

المنظمة العربية للتنمية الإدارية

بحوث ودراسات

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

(GATS)

وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية

إعداد: فريق من خبراء المنظمة

إشراف: د. عبد القادر فتحي لاشين

393



المنظمة العربية للتنمية الإدارية

بحوث ودراسات

الاتفاقية العامة للتجارة فى الخدمات
(GATS)
وعلاقتها بقطاع النقل فى الدول العربية

إعـداد: فريـق من خبـراء المنظمـة

إشراف: د. عبد القادر فتحي لاشين

2005

منشورات

المنظمة العربية للتنمية الإدارية

2005

المنظمة العربية للتنمية الإدارية

ص.ب.: 2692 بريد الحرية – مصر الجديدة

القاهرة – جمهورية مصر العربية

هاتف: 2580006(202) فاكسميلي: 2580077(202)

البريد الإلكتروني: arado@arado.org.eg

Website: www.arado.org.eg

قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

الموضوع **رقم الصفحة**

قائمة المحتويات

الموضوع **رقم الصفحة**

قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

قائمة المحتويات

الموضوع **رقم الصفحة**

قائمة المحتويات

الموضوع **رقم الصفحة**

تقديـــــم:

يـــتزايد الاهتمام بقطاع الخدمات لكافة الدول سواء على المستوى الاقتصادي الوطني نظرا لنصيبه المرتفع من الناتج القومي الإجمالي، أو على المستوى العالمي، وذلك من ناحـــية مساهمته بنسب كبيرة في التجارة الخارجية وبالذات بالنسبة للدول العربية التي نجحـــت فـــي تضـــمين جولة مفاوضات أورجواي هذا الموضوع المهم والتي أقرت الاتفاقـــية العامة للتجارة في الخدمات والمسماة " الجاتس " GATS، وهي أول اتفاقية متعددة الأطراف تضع قواعد لتلك التجارة.

وبالـــنظر إلـــى الأهمية المتزايدة لقطاع الخدمات على المستوى العربي، فقد تضمنت قـــرارات مؤتمرات القمة منذ دورتها الثالثة عشرة عام 2001 قرارات تختص بإدراج تجـــارة الخدمـــات ضمن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. وحيث إن قطاع النقل يعتبر أحد القطاعات الخدمية المهمة التي تتناولها هذه الاتفاقية الدولية، وبالنظر إلى ما للـــنقل من دور مهم في تنمية حركة التجارة العربية البينية ، فقد تبنت المنظمة العربية للتنمـــية الإداريـــة ، بالتنســـيق مـــع الأمانـــة العامة لجامعة الدول العربية – الشئون الاقتصـــادية – إعـــداد دراســـة عـــن " **الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (جاتس) وعلاقاتها بقطاع النقل في الدول العربية**".

والمـــنظمة ، في إطار هذا العمل، لا يفوتها أن تشير إلى الجهود الكبيرة لمعالي الأمين العـــام لجامعـــة الـــدول العربية ، وسعادة الأمين العام المساعد للشئون الاقتصادية لما يقدمانـــه من دعم فائق لكل ما هو مرتبط بإقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. كمـــا تشـــيد المـــنظمة بالجهد الذي بذله الفريق البحثي المكلف بالدراسة وعلى رأسه الدكـــتور / عبد القادر لاشين، فلهم كل الشكر. كما تتقدم بالشكر لكافة الأخوة العاملين بالمنظمة على تعاونهم لإخراج هذا العمل على خير وجه.

والله الموفق ،،،

المديـــر العـــام

أ.د. محمد بن إبراهيم التويجري

شكـــر وتقديـــر

أصبحت تجارة الخدمات إحدى العناصر المهمة في التجارة الخارجية على الصعيد العالمـــي والإقليمي والمحلي لكافة الدول العربية، ومن ثم فإن الاهتمام بمنطقة التجارة الحـــرة العربية الكبرى لم يعد قاصرًا فقط على تجارة السلع بل امتد أيضًا إلى التجارة فـــي الخدمـــات ومن هنا كان توجه عمل المنظمة العربية للتنمية الإدارية بالتنسيق مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية – الشئون الاقتصادية لدراسة:

"الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات – جاتس
وعلاقتها بقطاع النقل في المنطقة العربية "
المرحلة الأولى – قطاع النقل البري

ويود رئيس الفريق البحثي المكلف من المنظمة العربية للتنمية الإدارية لإعداد هذه الدراسة التقدم – بالإنابة عن الأخوة الزملاء في هذا الفريق – بخالص الشكر والتقدير والاعتزاز إلى الأستاذ الدكتور/ محمد بن إبراهيم التويجري – مدير عام المنظمة على اهـــتمامه الكبـــير بهـــذا الموضوع وتبنيه للعديد من الدراسات المرتبطة بإقامة منطقة الـــتجارة الحرة العربية الكبرى – وتوفيره لكافة المقومات المطلوبة للقيام بهذه الدراسة – ومتابعته الدائمة لكافة تفاصيلها بما يحقق الوصول بها إلى تحقيق الأهداف المنشودة – كما يتقدم بالشكر إلى كافة الأخوة العاملين بالمنظمة لتقديمهم كل العون في إعدادها وإخراجها بالشكل اللائق.

والله الموفق،،

دكتور/ عبد القادر لاشين
مستشـــــار المنظمـــــة

أسماء الفريـــق البحثي
المكلف بتنفيذ الدراسة

قام بإعداد هذه الدراسة فريق بحثي من مختلف الخبراء ومختلف التخصصات من العاملين في مختلف المجالات في بعض الدول العربية وهم:

د. عبد القادر فتحي لاشيـــن	رئيس الفريق البحثي (مصر)
د. عمر عبد الحميد سالمان	مساعد رئيس الفريق البحثي (مصر)
د. محمد علي إبراهيـــــــم	خبير اقتصاديات نقل – لوجستيات (مصر)
د. عبد الله الشـــــــــواوره	خبير تخطيط نقل (الأردن)
م. إيهاب موالـــــــــــدي	خبير نقل (سوريا)
أ. أنســــــــي فهيـــــــم	خبير اقتصاديات نقل (مصر)

استشاري المشروع : الأستاذ الدكتور: محمـــد محمود إمـــام
وزير التخطيط الأسبق – مصـــــــــر

مقدمـــــة:

انتهت جولة مفاوضات أورجواي بالتوصل إلى مجموعة من الاتفاقات التي تحكم قواعـــد السلوك التجاري لأعضاء منظمة التجارة العالمية (WTO) التي تم إنشاؤها في 1995/1/1 ومــن بيـــن مجموعة هذه الاتفاقات التي تم التوصل إليها "الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات:

"General Agreement for Trade in Services GATS" وهـــذه أول اتفاقـــية متعددة الأطراف تضع قواعد لتلك التجارة وهي من بين الاتفاقات الإلزامية التي يتعين علـــى أعضاء منظمة التجارة العالمية قبولها ضمن حزمة الاتفاقات التي تشرف عليها هذه المنظمة.

وتحقـــق هذه الاتفاقية تحرير تجارة الخدمات بين الدول الأعضاء وقد أخذت بمبدأ الـــتحرير التدريجـــي، وذلك بأن تدون الدول في جداولها التزاماتها القطاعية الخدمية المفتوحة أمام موردي الخدمة الأجانب للدخول إلى الأسواق الوطنية، على أن تقدم في إطـــار المفاوضات المستقبلية مزيداً من التحرير عن طريق تحسين شروط الدخول إلى الأسواق، أو إضافة خدمات جديدة بجداول الالتزامات. وقد حققت هذه الاتفاقية إلى حد كبير هدف استقرار وتأمين التجارة الدولية في الخدمات.

ويشـــمل نطاق الاتفاقية كافة الخدمات القابلة للإتجار Tradable Services. وقد قسمت هذه الخدمات إلى 12 (اثني عشر) نشاطاً خدمياً رئيسياً هي: خدمات الأعمال – الاتصـــالات – المقـــاولات – الـــتوزيع – التعلـــيم – البيـــئة – المالـــية – الصحية والاجتماعـــية– الســـياحة والســـفر – الرياضية والثقافية والترفيهية – النقل– خدمات أخرى.

وبالـــنظر إلـــى الأهمـــية المتزايدة لقطاع الخدمات من المنظور الاقتصادي حيث يصـــل نصـــيبه من الناتج القومي الإجمالي على مستوى الدول العربية حوالي 50% إضافة إلى أهميته الكبيرة بالنسبة للتجارة الخارجيـــة لبعض الدول العربيـــة والاهتمام

المتزايد بهذا النشاط على المستوى العالمي بصفة عامة نتيجة لإسهامه المباشر في الانتاج والاستخدام وموازين المدفوعات في مختلف دول العالم – فقد تضمنت قرارات مؤتمرات القمة العربية منذ دورتها الثالثة عشرة عام 2001 قرارات تختص بإدراج تجارة الخدمات ضمن منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى كما صدرت قرارات من المجلس الاقتصادي والاجتماعي إلى الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ومنظماتها المتخصصة بإعداد دراسات شمولية حول تجربة تجارة الخدمات في الدول العربية الأعضاء.

وفي إطار التنسيق والتشاور مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية فقد تضمن برنامج العمل في المنظمة العربية، للتنمية الإدارية دراسة عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS، وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية، لما لهذا القطاع من تأثير مباشر في مجال إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. وتتضمن الدراسة الحالية علاقة هذه الاتفاقية بقطاع النقل البري (طرقي وسككي) في الدول العربية. أما بالنسبة لقطاع النقل البحري فسيتم دراسته في الجزء الثاني.

هذا كما تجدر الإشارة أنه يتم الآن الإعداد لاتفاقية عربية عن التجارة في الخدمات وسيتم تناول هذا الموضوع أيضاً في الجزء الثاني من هذه الدراسة.

تنقسم الدراسة مع المقدمة إلى أربعة أبواب على النحو التالي:

الباب الأول: ويختص بالتجارة الخارجية والنظام التجاري الدولي الجديد وهو مقسم إلى أربعة فصول يتناول الفصل الأول: التجارة الدولية في الخدمات على خريطة الاقتصاد العالمي. أما الفصل الثاني: فيتناول نشأة منظمة التجارة العالمية والنظام التجاري الدولي الجديد. ويتناول الفصل الثالث: الأمور المتعلقة بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية والالتزامات التي تتقدم بها الدول في سبيل الانضمام وبالذات بالنسبة لتلك المنضمة حديثاً. أما الفصل الرابع: فإنه يتناول بالتفصيل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الـــباب الثانـــي: وهو بعنوان التجارة في الخدمات GATS 2000 وموقف الالتزامات المقدمـــة. ويتناول الفصل الأول: تفاصيل وأبعاد التجارة في الخدمات من ناحـــية المفاوضـــات الجديدة والمعروفة باسم GATS 2000، كما يتناول مطالـــب ومقترحات بعض الدول وبالذات الاتحاد الأوربي، وكذلك موقف الـــدول العربية من تقديم الالتزامات بالنسبة لخدمات النقل البري. ويتناول الفصـــل الثانـــي: الجولـــة الجديدة لمفاوضات الخدمات من ناحية الفرص والـــتحديات. ويتناول الفصل الثالث موقف وآراء بعض الدول فيما يخص مفاوضـــات GATS 2000 بالنســـبة إلى خدمات النقل. أما الفصل الرابع: فيتضـــمن موقفاً تحليلياً للالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال خدمات النقل السككي والطرقي.

والباب الثالث: بعنوان قطاع النقل في بعض الدول العربية والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمـــات، يتـــناول الفصل الأول: نظرة عامة إلى قطاع النقل البري من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. أما الفصل الثاني: فإنه يتناول أيضـــاً قطـــاع النقل البري في المملكة الأردنية الهاشمية. ويتناول الفصل الثالـــث: قطـــاع الـــنقل فـــي جمهورية مصر العربية. أما الفصل الرابع: فيتضـــمن تفاصيل عن قطاع النقل البري في الجمهورية العربية السورية. أمـــا الفصـــل الخامس: فيتضمن بيانات وآراء بعض الجهات الرسمية في بعض الدول العربية فيما يخص الاتفاقية وقطاع النقل البري.

أمـــا الباب الرابع: فهو بعنوان الآثار المتوقعة لاتفاقية GATS على قطاع النقل البري وإطار العمل المقترح. ويتضمن الفصل الأول: آثار تطبيق اتفاقية GATS علـــى قطاعـــات النقل البري في الدول العربية، كما يتناول الفصل الثاني: مقترحات بالإعداد لتحرير تجارة الخدمات في الدول العربية.

أما الباب الخامس: فيتناول الخلاصة والتوصيات.

يلي ذلك الجزء الأخير متضمناً المراجع والملاحق لهذه الدراسة.

الباب الأول

التجارة الخارجية

والنظام التجاري الدولي الجديد

الفصل الأول – الـتجارة الدولـية فـي الخدمات على خريطة الاقتصاد العالمي.

الفصل الثاني – منظمة التجارة العالمية والنظام التجاري الدولي الجديد.

الفصل الثالث – الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وموقف الالتزامات للدول المنضمة حديثاً.

الفصل الرابع – الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس).

الفصل الأول

التجارة الدولية في الخدمات

على خريطة الاقتصاد العالمي

الفصل الأول

التجارة الدولية في الخدمات

على خريطة الاقتصاد العالمي

1 - مقدمـــة:

لم تشهد ظاهرة تحرير التجارة الدولية في الخدمات مثل هذا الاهتمام حتى بدء مفاوضات جولة أورجواي للتجارة متعددة الأطراف، حيث كان ينظر إلى هذا القطاع على أنه مصدر لخدمات تعد في جوهرها مكملة للتجارة الدولية في السلع، وباستثناء الاتفاقية الدولية للنقل الجوي لم تكن هناك ترتيبات تنظم التجارة الدولية في قطاع الخدمات.

غير أن جولة أورجواي قد شهدت إصرار الدول المتقدمة على إدخال قضية تحرير التجارة الدولية في الخدمات في مجال المفاوضات، ويعود هذا إلى العديد من الاعتبارات التي يأتي في مقدمتها الآتي:

- تمتع مجموعة من الدول المتقدمة بمزايا نسبية وتنافسية هائلة في مجال تجارة الخدمات مثل الخدمات المالية بالولايات المتحدة.
- تنامي نصيب تجارة الخدمات في إجمالي التجارة الدولية، لدرجة أنها أصبحت تمثل حوالي 20% من حجم التجارة العالمية.
- دخول بعض أنشطة الخدمات إلى حقل التجارة الدولية والتي لم تكن موجودة من قبل إما بسبب التطور التكنولوجي، أو بسبب الاتجاهات التحريرية المعاصرة في النظام العالمي للتجارة.
- الطبيعة المتداخلة لأنشطة الخدمات مع الأنشطة الإنتاجية، لدرجة أنه أصبح من الصعب في كثير من الأحيان الفصل بين المكون الإنتاجي والمكون الخدمى القيمة النهائية للسلع الداخلة في التجارة الدولية.

- لا تعد ظاهرة التجارة الدولية في الخدمات من الظواهر الحديثة في حد ذاتها، فأنشطة مثل السفر والنقل كانت وستظل من الأنشطة الاقتصادية المهمة، وبالتالي فإن مصدر اهتمام الدول المتقدمة بهذا القطاع هو ما شهده العقد الماضي من تنامي حجم المعاملات في التجارة الدولية في الخدمات، واستحداث مجالات جديدة من توريد الخدمات مثل النهايات الطرفية، وخدمات On Line والإنترنت، وغرف المقاصة، وحجز التذاكر، ونقل الأموال وغير ذلك من الخدمات التي باتت تشكل مجالاً خصباً لأنشطة التجارة والاستثمار.
- أدت ظاهرة التحول نحو العالمية (العولمة) Globalization إلى زيادة رغبة دول العالم المختلفة للدخول في تكتلات اقتصادية إقليمية في إطار أشكال ودرجات اندماج مختلفة.

كل تلك المتغيرات وغيرها جعلت من التجارة الدولية في الخدمات محور اهتمام دائرة المفاوضات في نطاق جولة أورجواي، وبالتالي انتهت إلى دخول قضية فتح أسواق التجارة الدولية في الخدمات كواحدة من المجالات المستحدثة في إطار جولة أورجواي في إطار ما يعرف باسم الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. "جاتس"

2 - مفهوم وطبيعة الخدمات:

إذا كنا قد سلمنا بالأهمية المتزايدة لدور أنشطة الخدمات في مجال القضايا المرتبطة بدراسة التجارة الدولية في الخدمات، وبالذات من منظور عملية تحرير هذا النشاط وانعكاسات ذلك على أطراف عملية التبادل التجاري الدولي، فإن ذلك يستلزم أن نستعرض مختلف القضايا للوصول إلى تعريف محدد، والوقوف على محددات هذا النشاط وما يعتريه من قيود. ويتطلب ذلك دراسة ثلاثة عناصر هي:

- أسلوب توريد الخدمات كمدخل للوصول إلى تعريف لأنشطة الخدمات المرتبطة بالتجارة الدولية.
- العناصر التي تحدد دور نشاط الخدمات في التجارة الدولية.

- أهم القيود والعراقيل التي تقف حجر عثرة أمام تنامي دور هذا القطاع بما يعود بالنفع على جميع الأطرف.

وفيما يلي نتناول دراسة العنصرين الأخيرين – إذ إن العنصر الأول سيتم تناوله في الجزء الخاص بدراسة تفاصيل الاتفاقية.

2-1 محددات تجارة الخدمات:

إن السؤال الذي يتبادر إلى الذهن للوهلة الأولى ينصرف إلى العناصر التي تحدد اتجاه التجارة الدولية في الخدمات لدولة ما؟ وفي هذا الشأن فمن المتوقع أن تكون العناصر التي تؤثر على التجارة الخارجية في السلع هي تقريباً ذات العناصر التي تؤثر في تجارة الخدمات. ففي ظل غياب الحواجز التجارية فمن الممكن لدولة ذات أعداد ضخمة من العمالة غير المدربة والتي تفيض عن احتياجاتها نجد أنها تعتمد في صادراتها إما على خدمات ذات عمالة كثيفة أو منتجات تحتاج إلى عمالة كثيفة في العملية الإنتاجية.

ومن الممكن أن تأخذ مثل هذه الصادرات من الخدمات ذات الكثافة العمالية العالية أنماطاً مختلفة: مثل انتقال عمال البناء للقيام بمشروعات في بلد ما لفترة زمنية مؤقتة، توريد أطقم لتشغيل السفن، أو معدات ووسائل النقل، أو إدخال بيانات الحاسب الآلي عن بعد ... إلى آخره.

ومن ناحية أخرى فإن البلاد التي تتميز بعمالة ذات مهارة مرتفعة سيكون لها بالطبع ميزة تنافسية في تصدير الخدمات التي تتطلب توافر مثل هذه المهارات في عدة مجالات مثل: الأعمال المصرفية والاستشارات الهندسية وبرامج الحاسب الآلي، وما إلى ذلك. وكذلك الحال بالنسبة للموقع فإن البلاد التي حظيت بموقع جغرافي يهيئ لها تنمية المهارات في الصيد لابد أن تكون متميزة في تصدير الخدمات البحرية. وكذلك

تلك البلاد ذات الطبيعة الجغرافية الخاصة ستتميز من ناحية الخدمات السياحية، وهكذا.

وكما هو الحال في إنتاج السلع فإن عنصر حجم الطلب له أيضاً تأثيره المباشر في مجال الخدمات لأن توافر طلب في السوق المحلي على خدمات محددة بحجم كبير سيكون له أثره المباشر على تطوير هذه الخدمات داخلياً، وبالتالي سيعطي تلك الدولة ميزة تنافسية لتصدير خدمات في مثل هذه المجالات.

ومن المنتظر بالتالي أن تتمتع الدول ذات الدخول المرتفعة بميزة نسبية ولو مرحلياً في تلك الخدمات التي تتطلبها المجتمعات الغنية، ولكن مع الوقت وبالنظر إلى أن عنصر الأجور يمثل نسبة عالية في مثل تلك الخدمات فسيكون للدول ذات العمالة الأقل أجراً نسبياً، ومع تطوير مهارات العمالة بها، ميزة لمنافسة المجموعة الأولى من الدول، ومن الممكن لها أن تستحوذ على نصيبها من تلك الخدمات، وبصفة عامة عندما يصبح هناك نمطاً محدداً لتقديم الخدمة (Standardized). فعادة ما تنتقل عملية إنتاج تلك الخدمة من الدول التي قامت بتطويرها إلى الدول ذات الوفرة في العمالة، والتي وصلت إلى مرحلة جيدة في الحصول على المهارات المطلوبة ورأس المال اللازم لاقتناء المعدات المرتبطة بمثل هذه الخدمات، وتلك القضية تعد مرتبطة لحد بعيد بظاهرة الاستثمار الدولي في قطاع الخدمات.

وقد ظهر في الآونة الأخيرة أسلوب التعاقد لتقديم خدمات محددة بدلاً من قيام الجهات بتعيين عمالة لأداء ذات الخدمات وعلى سبيل المثال فإن الأعمال المحاسبية من الممكن أن يقوم بها عاملون في ذات الشركة أو أن توكل إلى شركة أخرى. وقد انتشر هذا الأسلوب أي التعاقد من الباطن Outsourcing في العديد من الخدمات الأخرى كنقل العاملين، أعمال النظافة، الصيانة وخدمات المقصف، وما إلى ذلك.

وفي كل الأحوال فإن الخدمة المطلوبة من الممكن أن تسوق من الخارج أو أن تقوم بها الجهة بمعرفتها. وقد أخذ أسلوب التعاقدات هذا في التوسع في الآونة الأخيرة، ويرجع هذا الأمر بالدرجة الأولى إلى التطورات التكنولوجية الحديثة وبالذات في مجال استخدام تكنولوجيا المعلومات والتغير في قوانين العمالة وبالذات فيما يخص الالتزامات المطلوبة من تأمينات اجتماعية وصحية وما يصاحب ذلك من زيادة في التأمينات والضرائب وما إلى ذلك. والنتيجة الحتمية لهذا الاتجاه هو الزيادة المستمرة في تجارة الخدمات ليست على المستوى المحلي فقط ولكن على المستوى الدولي أيضاً كما هو الحال في الدول الخليجية والتي تبنت هذه السياسة منذ أمد بعيد أي سياسة التعاقدات مع شركات لتقديم الخدمات في مجالات متعددة بدلاً من الدخول في مشاكل العلاقات المباشرة مع العمالة التي تقوم بتلك الأعمال.

ومن ثم فإن هناك قائمة طويلة من الخدمات التي تقع ضمن إطار التجارة الدولية في الخدمات سواء كانت أعمالا خدمية صريحة أم أعمالا خدمية ضمنية داخل عملية إنتاج السلعة الصناعية، وعلى سبيل المثال فمن الممكن استيراد تصميمات صناعة السيارات أي استيراد المعرفة اللازمة (Know-How) لإنتاج تلك السيارات محلياً أو على العكس استيراد سيارات تامة الصنع، وفي الحالة الأولى فإن الأمر يتضمن استيراد عنصر الخدمات ممثلاً في تصميمات السيارة ذاتها.

يتبين مما تقدم أن من ضمن العناصر التي تتحكم في تجارة الخدمات على المستوى الدولي تظهر أيضاً تلك القيود المفروضة على التجارة الخارجية في السلع بصفة عامة.

2-2 القيود على تجارة الخدمات:

تعتبر التنظيمات القائمة (Regulations) بمثابة حواجز وقيود تعوق نمو التجارة الدولية وهذه التنظيمات تكون بمثابة حماية للقطاع الوطني إذا ما كانت تفرض على القطاع الأجنبي، ومن الممكن أن تعني أيضاً حماية لجهة معينة يعهد إليها باحتكار

توريد الخدمة كما هو الحال في السكك الحديدية من منافسة موردي خدمة آخرين وطنيين وأجانب.

ولأن هذه التنظيمات توضع عادة لحماية المستهلك، فإنها في حالة المنتجات السلعية تأخذ هذه القيود شكل مواصفات قياسية للسلعة المنتجة. إلا أنه من ناحية أخرى فإن وضع مثل هذه المواصفات القياسية في مجال الخدمات أمر صعب للغاية. فمن العسير وضع مواصفات محددة لعمل الاستشاري أو الطبيب أو المحاسب وما إلى ذلك.

وبالتالي فإن عملية التنظيم تأخذ منحى آخر عن طريق إصدار تراخيص مزاولة العمل أو الخدمة المطلوبة مع وضع قيود للمؤهلات التي من الممكن أن تمارس مثل هذه الأنشطة، ومن هذا المنطلق فمن الممكن التحيز للجانب الوطني مقابل الأجنبي لأسباب كثيرة، وتدريجياً قد تصل مثل هذه التنظيمات إلى احتكار الممارس للخدمة وعدم السماح لجهة أخرى بالدخول في ممارستها.

وتركز الاتفاقيات الخاصة بتنظيم تجارة الخدمات بالدرجة الأولى على التنظيمات المرتبطة بالتجارة الدولية في الخدمات، أما تلك التنظيمات التي تتعلق بالقطاعين الوطني والأجنبي فإنها تأتي في مرحلة تالية، ويظهر التمييز (Discrimination) في مجال التجارة الدولية في الخدمات عندما تكون هناك قيود على تحرك مورد الخدمة أو مستلم الخدمة (المنتفع بها) أو على التجارة في الخدمة ذاتها على النحو التالي:

قيود على تحرك مورد الخدمة:

مثل القيود التي تفرض على تحرك العمالة اللازمة للمقاولات، والقيود على حركة رأس المال الأجنبي، القيود على المهنيين الأجانب لمزاولة العمل داخل الدولة، التمييز في رسوم الخدمات التي تفرض على مستخدمي الموانئ والمطارات والطرق وما إلى ذلك.

قيود على تحرك مستلم الخدمة:

مثل القيود التي تفرض على سفر الطلبة للالتحاق بالمؤسسات التعليمية بالخارج، أو القيود على خروج المرضى للاستشفاء والعلاج في الخارج، أو للرحلات السياحية، أو قيود على خروج المعدات للإصلاح والصيانة.

قيود على التجارة في الخدمة ذاتها:

مثل وضع قيود على امتداد نشاط الخدمات خارج الدولة، قيود على استقبال الخدمات من خارج الدولة، قيود على التحويلات الخارجية. وتعتبر هذه المجموعة من القيود بمثابة المحور الرئيسي في المشاكل المتعلقة بنمو التجارة في الخدمات.

3 - عناصر التجارة الدولية في الخدمات:

من منطلق تعريف المعاملات التي ينطوي عليها بنود ميزان المدفوعات، على أنها تلك المعاملات التي تتم بين المقيمين في دولة ما وغير المقيمين داخل هذه الدولة سواء أكانوا أفرادا أم شركات أم حكومات. فمن الممكن القول بأن التجارة الدولية في الخدمات تنطوي على البنود التالية، وفقا لتبويب صندوق النقد الدولي لبنود ميزان المدفوعات:

- خدمات الشحن: وهي عبارة عن العمليات التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين في مجال الشحن وتشمل نولون النقل، وقيمة التأمين على السلع أثناء الرحلة، بالإضافة إلى الخدمات الأخرى التي تقدم خلال عملية نقل الشحنات.
- وسائل النقل الأخرى مثل خدمات نقل الركاب، وخدمات الموانى.
- السفر: ويتضمن كافة أنواع السلع والخدمات التي تقدم للمسافرين من غير المقيمين أثناء فترة إقامتهم في الدولة، أو بغرض الاستخدام الشخصي، أو لاستخدام الغير أيا كان الغرض من السفر (السياحة - التعليم - العلاج - الأغراض التجارية).

- الدخل من الاستثمارات.

- السلع والخدمات والدخول الأخرى وهو يتضمن كافة الموارد الحقيقية التي لم تقيد تحت أي بند من البنود الأخرى الواردة في مكونات الحساب الجاري للدولة وسواء أكانت معاملات رسمية تخص الحكومات أو معاملات غير رسمية تخص الأشخاص مثل دخول العمالة الوطنية في الخارج (تحويلات العمالة) ودخل الملكية من الأصول غير المالية ولم تدرج تحت أي بند آخر في الحساب الجاري.

وترد على هذا التبويب لتجارة الخدمات العديد من الانتقادات لأنه ينطوي على تدوين قيمة السلع إلى جانب قيمة الخدمات سواء تحت بند السفر أو بند خدمات الموانئ. وعلى هذا يصبح هذا التقسيم لا يخدم كثيراً أغراض التفرقة بين السلع والخدمات.

وتلجأ سكرتارية الجات GATT إلى استخدام مفهوم "الخدمات التجارية" لقياس الخدمات القابلة للتسويق من أجل قياس حجم التجارة الدولية في الخدمات. ووفقاً لهذا المفهوم نجد أن الخدمات التجارية تنطوي على خدمات النقل والسفر (السياحة) والاتصالات والتأمين غير التجاري وتأجير واستئجار المعدات والخدمات المهنية والحرفية والعائد من الملكية (وبالذات فيما يخص الملكية الفكرية وحقوق وبراءات الاختراعات وما إلى ذلك).

كذلك توصلت مفاوضات جولة أورجواي في مجال التجارة في الخدمات إلى تقسيم الخدمات إلى عدد 12 نشاطاً خدمياً رئيسياً، إلى جانب تبويب الأنشطة الفرعية وفقاً لعلاقتها بالأنشطة الرئيسية.

وفي سبيل إلقاء الضوء على موقع تجارة الخدمات على خريطة التجارة العالمية نستعرض فيما يلي مدى تزايد أهمية قطاع الخدمات في البنيان الاقتصادي، وتزايد أهمية التجارة الدولية في الخدمات على المستوى العالمي والإقليمي.

4 - تطور إجمالي صادرات التجارة الدولية ونسبة الخدمية منها:

يوضح الجدول رقم (1) تطور التجارة الدولية "صادرات" وتشير نتائج هذا الجدول إلى الآتي:

1- هناك تزايد مستمر في إجمالي قيمة الصادرات الدولية إذ بلغت نسبة الزيادة 84% خلال الفترة 1980 – 1990، وارتفعت إلى 105% خلال الفترة 1990 – 2000، بينما بلغت نسبة الزيادة خلال فترة العشرين سنة 278%.

2- أن نسبة الزيادة في تجارة الخدمات تفوق نسب الزيادة في تجارة السلع خلال هذه الفترة إذ بلغت نسبة زيادة تجارة الخدمات 308% مقابل 270% لتجارة السلع.

3- خلال الفترة من 1980 – 1990 بلغت نسبة الزيادة في تجارة الخدمات 120% مقابل77% فقط لتجارة السلع.

4- بينما خلال الفترة من 1990 – 2000 تفوقت نسبة زيادة تجارة السلع إذ بلغت 110% مقابل 85% لتجارة الخدمات.

5- بلغت قيمة التجارة الدولية في الخدمات عام 2000 حوالي 1.5 تريليون دولار أمريكي.

6- وصلت أعلى نسبة للخدمات التجارية من إجمالي حجم التجارة الدولية وهي 20% تقريباً عام 1990.

7- تراجعت نسبة تجارة الخدمات عام 2000 لتصل إلى 18% فقط من إجمالي حجم التجارة الدولية.

8- تشير الدراسات أن السبب الرئيسي في هذا الانخفاض يرجع بصفة رئيسية إلى النكسة التي أصابت العديد من أنشطة تكنولوجيا المعلومات وأدت إلى إفلاس العديد من الشركات العاملة في هذا المجال.

9- كما تشير بعض التوقعات إلى احتمال تزايد نصيب تجارة الخدمات عام 2020 لتصل إلى حوالي 50% من إجمالي التجارة الدولية.

جدول (1)

تطور الصادرات الدولية للسلع والخدمات خلال الفترة 1980 – 2000

(بليون دولار أمريكي)

البيان	1980	1990	2000
إجمالي الصادرات السلعية	1747.9	3085.7	6492.1
التطور %	%100	%176.5	%371.1
إجمالي صادرات الخدمات	358	790.8	1460
التطور %	%100	%221	%408
إجمالي الصادرات الدولية	2105.9	3876.5	7952.1
التطور %	%100	%184	%377.6
نسبة صادرات الخدمات إلى إجمالي الصادرات %	**%17**	**%20.4**	**%18.4**

تقارير منظمة الأونكتاد حتى عام 2002.

5 - تطور نصيب الدول الصناعية والدول النامية في تجارة الخدمات:

يوضح الجدول رقم (2) تطور نسبة نصيب كل من الدول الصناعية والدول النامية في التجارة الدولية ونسبة تجارة الخدمات منها خلال الفترة 1990 – 1998، وتشير نسب هذا الجدول إلى المؤشرات الآتية:

- بصفة عامة تحظى الدول الصناعية بالنسبة الأعلى في صادرات كل من تجارة السلع والخدمات خلال هذه الفترة.
- تزايد نصيب الدول النامية في كل من تجارة السلع والخدمات خلال هذه الفترة إذ ارتفعت نسبة مشاركتها في التجارة العالمية خلال هذه الفترة وفق الآتي:
  - بالنسبة لتجارة السلع من 29.2% إلى 33.2%.
  - وبالنسبة لتجارة الخدمات من 23.9% إلى 27.2%.
- تفوق نسبة مشاركة الدول الصناعية في تجارة الخدمات – بالمقارنة مع نصيبها في تجارة السلع – إذ يبلغ نصيبها 76.1% ، 72.8% في تجارة الخدمات بينما يبلغ نصيبها 70.8%، 66.8% في تجارة السلع من إجمالي التجارة الدولية. في سنتي المقارنة.
- بينما تفوق نسبة مشاركة الدول النامية في تجارة السلع إذ يبلغ نصيبها 29.2%، 33.2% بينما يبلغ نصيبها من تجارة الخدمات 23.9% ، 27.2% فقط من إجمالي التجارة الدولية في سنتي المقارنة.
- يمثل نصيب خدمات النقل في الدول الصناعية نسبة عالية من إجمالي نشاط قطاع خدمات النقل على المستوى العالمي إذ بلغت 75.4% ، 72.9% على التوالي في سنتي المقارنة. ويرجع ذلك إلى القدرات الكبيرة المتاحة لهذه الدول من وسائل النقل وبصفة خاصة أساطيل النقل البحري ونصيبها الكبير في نقل التجارة الدولية.

وهذه النسب بالرغم من مقاربتها لنصيب الدول الصناعية في قطاع الخدمات بصفة عامة إلا أنها تزيد بدرجة ملموسة عن نصيبها في تجارة السلع، الأمر الذي يعكس اهتمام الدول الصناعية بتجارة الخدمات بصفة عامة.

جدول (2)

تطور نسبة نصيب الدول الصناعية والنامية في التجارة الدولية

1990 – 1998

(%)

البيان	1990		1998	
	الدول النامية	الدول الصناعية	الدول النامية	الدول الصناعية
تجارة السلع	29.2	70.8	33.2	66.8
تجارة الخدمات	23.9	76.1	27.2	72.8
منها :				
• السفر	27	73.0	31.7	68.3
• النقل	24.9	75.4	27.1	72.9
• أخرى*	20.1	79.9	24	75.3

تقارير منظمة الأونكتاد حتى عام 2002.

- بخلاف السفر والسياحة والنقل (الأعمال – المال والبنوك – الصحة – التعليم – المقاولات ... الخ).

6 – مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي للدول المتقدمة:

وعلى الجانب الآخر يشير تطور قطاع الخدمات في الدول المتقدمة إلى أهمية هذا القطاع في توليد GDP. ففي عام 1997 أسهمت القيمة المضافة التي تولدت عن قطاع الخدمات بأكثر من 70% من GDP في كل من الدنمارك وفرنسا وأمريكا، وكانت أكثر من النصف في دول مثل تركيا وكوريا، وتراوحت بين 60–70% في العديد من الدول الأخرى.

وتكشف مساهمة قطاعات الخدمات الفرعية عن تواضع القيمة المضافة لقطاع النقل والاتصالات بالمقارنة بقطاعات مثل التمويل والتأمين والعقارات وخدمات الأعمال، وغيرها، كما يوضحها جدول (3). فقد تراوحت مساهمة القيمة المضافة لقطاع النقل والتخزين والاتصالات بين 6%، 7% في كل من النمسا وفرنسا وأمريكا. كما لم تتعد هذه النسبة الـ 10% إلا في بلد مثل تركيا، في حين بلغت مساهمة قطاع خدمات التمويل والتأمين والعقارات وخدمات الأعمال 28.6% من GDP في بلد مثل أمريكا، كما كانت مساهمة هذا القطاع أكثر من 20% في بلدان مثل بريطانيا والنمسا وفرنسا.

جدول (3)

مساهمة بعض قطاعات الخدمات الفرعية في GDP في دول مختارة في عام 1997 %

(%)

الدولة	تجارة الجملة والتجزئة والمطاعم والفنادق	النقل والتخزين والاتصالات	تمويل، تأمين، عقارات وخدمات أعمال	الخدمات الاجتماعية والشخصية	منتجو الخدمات الحكومية	المجموع%
النمسا	17.2	6.4	20.6	7.1	13.1	64.4
كندا	16.8	6.1	18.5	12.7	10.4	69.5
الدانمارك	11.51	7.81	16.4	5.61	19.01	71.66
فرنسا	14.7	6.9	22.9	8.2	17.4	70.1
إيطاليا	18.4	6.5	22	6.0	12.2	65.1
اليابان	12.1	6.7	17.9	19.7	8.0	64.4
كوريا	11.3	7.3	17.6	7.1	8.3	51.6
المكسيك	19.7	9.3	15.9	12.5	5.0	62.4
النرويج	10.3	9.2	15.6	5.0	15.4	65.5
تركيا	20.8	13.9	8.1	3.9	9.0	55.7
بريطانيا	12.5	7.3	22.3	9.6	9.71	61.4
الولايات المتحدة	16.8	5.9	28.6	11.5	11.4	74.2

OECD Statistics in international trade in Services (1999)

7 – دور قطاع الخدمات في اقتصاديات الدول العربية

7 – 1 تطور الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية

يقسم قطاع الخدمات في الحسابات القومية إلى قطاعين رئيسين هما:

- قطاع الخدمات الإنتاجية

ويضم القطاعات ذات العلاقة بالعملية الإنتاجية ومنها: خدمات النقل والأنشطة المتصلة بها، والتمويل والتأمين والبنوك والطاقة والتجارة والسياحة.

- قطاع الخدمات الاجتماعية

ويشمل خدمات: الصحة ، التعليم ، الإسكان ، الأمن وغيرها.

يوضح الجدول رقم (4) تطور الناتج المحلي الإجمالي GDP العربي خلال الفترة 1985 – 2001، ويشير هذا الجدول إلى العديد من المؤشرات منها:

1 – هناك تزايد مستمر في إجمالي قيمة الناتج المحلي إذ بلغت 701 بليون دولار عام 2001 مقابل 375 بليون دولار عام 1985 بنسبة زيادة قدرها 87%.

2 – تضاعفت قيمة إجمالي قطاع الخدمات إذ بلغت 329 بليون دولار عام 2001 مقابل161 بليون دولار عام 1985 بنسبة زيادة قدرها 100%، وهناك تزايد في إجمالي قيمة كل من الخدمات الإنتاجية والاجتماعية على السواء.

3 – هناك تغير بنسبة محدودة في هيكل الناتج المحلي إذ ارتفع نصيب مشاركة قطاع الخدمات من 43% عام 1985 إلى 49% عام 1995 ثم انخفض إلى 47% عام 2001 .

4 – وبالنسبة لقطاع الخدمات الإنتاجية فهناك تزايد مستمر في قيمة الناتج إذ ارتفع إلى 178 بليون دولار عام 2001 مقابل 145 بليون دولار عام 1995 بنسبة زيادة قدرهـــا 23% فقط.

5 – انخفضت نسبة مشاركة قطاع الخدمات الإنتاجية إلى إجمالي الناتج المحلي من 27% عام 1995 إلى 25% فقط عام 2001.

جدول (4) تطور الناتج المحلي الإجمالي العربي

للقطاعات الاقتصادية بأسعار السوق الجارية للفترة 1985 – 2001

بليون دولار

السنة والنسبة المئوية	الناتج المحلي الإجمالي				
	السلعي	الخدمـي			الإجمالي
		الإنتاجي	الاجتماعي	المجموع	
1985	214	–	–	161	375
%	%57	–	–	%43	%100
1990	262			215	477
%	%55	–	–	%45	%100
1995	269	145	115	260	529
%	%51	%27	%22	%49	%100
2000	395	176	147	323	718
%	%55	%25	%20	%45	%100
2001	372	178	151	329	701
%	%53	%25	%22	%47	%100

التقرير الاقتصادي العربي الموحد (أعداد متفرقة)

7-2 دور قطاع الخدمات الإنتاجية في هيكل الناتج المحلي العربي:

7-2-1 نسبة مساهمة إجمالي قطاع الخدمات الإنتاجية

يشارك قطاع الخدمات الإنتاجية بنسبة تتراوح ما بين 25% - 27% من إجمالي قطاعي الإنتاج السلعي والخدمي خلال الفترة من عام 1995 - 2001، ومن الأهمية بمكان دراسة وتحليل دور قطاع الخدمات الإنتاجية بصفة عامة وخدمات النقل بصفة خاصة في المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية، ويعطي جدول رقم (5) صورة واضحة عن أهمية هذا القطاع عام 1999.

- أسهم قطاع الخدمات الإنتاجية بحوالي 169 مليار دولار بما يمثل 27% من الناتج المحلي العربي GDP.
- ساهم قطاع الخدمات الإنتاجية في ثماني دول بنسب تتراوح ما بين 30% - 48% من قيمة الناتج المحلي الإجمالي وهي: الأردن ، جيبوتي ، سوريا ، لبنان ، مصر ، موريتانيا ، السودان ، العراق.
- كما ساهم قطاع الخدمات في تسع دول بنسب تزيد عن 20% من قيمة الناتج المحلي الإجمالي وهي: الإمارات ، البحرين ، تونس ، الجزائر ، عمان ، قطر ، الكويت ، ليبيا، المغرب.
- بينما تقل نسب مساهمة قطاع الخدمات عن 20% من قيمة الناتج المحلي الإجمالي في دولتين فقط هما: السعودية ، اليمن.

7-2-2 نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات والتخزين جدول (5):

تبدو أهمية قطاع النقل والمواصلات والتخزين إذ ساهم بمبلغ 51 مليار دولار تمثل حوالـــي 8% من إجمالي الناتج المحلي العربي وبنسبة 30% من قيمة قطاع الخدمات الإنتاجية، هذا فضلاً عن حجم الاستثمارات، وفرص التوظيف التي يوفرها هذا القطاع.

وعلى مستوى الدول العربية كل على حدة يتبين الآتي:

- بلغت نسبة مساهمة قطاع النقل والمواصلات والتخزين نسبة تتراوح ما بين 11 – 24% من إجمالي الناتج المحلي لست دول هي: الأردن ، جيبوتي ، السودان ، سوريا ، العراق ، اليمن.
- تزيد نسبة نصيب هذا القطاع من قطاع الخدمات الإنتاجية عن 30% حتى 65% لإحدى عشرة دولة هي: الأردن ، البحرين ، تونس ، الجزائر ، جيبوتي ، السعودية ، السودان ، سوريا ، عمان ، ليبيا ، اليمن.
- بينما تزيد نسبة نصيب هذا القطاع من قطاع الخدمات الإنتاجية عن 20% في ست دول هي: الإمارات ، العراق ، الكويت ، مصر ، المغرب ، موريتانيا.
- وتقل نسبة مشاركة هذا القطاع عن 20% من قطاع الخدمات الإنتاجية في دولتين هما: قطر، لبنان.

جدول (5)

مساهمة قطاع الخدمات الإنتاجية عام 1999 في الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية

(مليون دولار ، ونسبة مئوية)

مجموع الدول العربية	1999					
	GDP	قطاع الخدمات الإنتاجية		النقل والمواصلات والتخزين		
	قيمة	قيمة	نسبة	قيمة	نسبة من GDP	نسبة من القطاع
	621.757	168.663	%27.13	50.641	%8.14	%30.02
الأردن	7.465	3.029	%40.58	1.093	%14.64	%36.08
الإمارات	52.134	12.790	%24.53	3.763	%7.22	%29.42
البحرين	6.521	1.616	%24.78	510	%7.82	%31.56
تونس	20.782	5.520	%26.56	1.662	%8.00	%30.11
الجزائر	47.860	10.777	%22.52	3.255	%6.80	%30.20
جيبوتي	526	250	%47.53	113	%21.48	%45.20
السعودية	139.206	25.068	%18.01	9.130	%6.56	%36.42
السودان	11.564	4.298	%37.17	2.776	%24.01	%64.59
سوريا	16.820	5.980	%35.55	2.131	%12.67	%35.64
العراق	81.916	34.307	%41.88	9.053	%11.05	%26.39
عمان	15.634	3.472	%22.21	1.160	%7.42	%33.41
قطر	12.197	2.687	%22.03	536	%4.39	%19.95
الكويت	29.676	6.547	%22.06	1.662	%5.60	%25.39
لبنان	16.491	6.281	%38.09	506	%3.07	%8.06
ليبيا	31.056	8.082	%26.02	2.773	%8.93	%34.31
مصر	88.964	27.345	%30.74	7.740	%8.70	%28.30
المغرب	35.136	9.038	%25.72	1.975	%5.62	%21.85
موريتانيا	938	283	%30.17	68	%7.25	%24.03
اليمن	6.772	1.293	%19.09	735	%10.85	%56.84

المصدر: التقرير الاقتصادي العربي الموحد، أعداد متفرقة ، النسبة المئوية محسوبة، لا تشمل بيانات جزر القمر.

8 – التجارة الخارجية العربية للخدمات:

تلعب التجارة الخارجية العربية للخدمات دوراً مهماً ومتزايدا في النشاط الاقتصادي للدول العربية حيث يبلغ إجمالي تجارة الخدمات (صادرات + واردات) نسبة تزيد عن 20% من إجمالي صادرات السلع والخدمات للعديد من الدول العربية وذلك طبقاً للبيانات المنشورة.

وتشمل تجارة الخدمات: النقل البحري ، والبري عبر الحدود الوطنية، السفر والسياحة، الخدمات المصرفية والمالية، التأمين، الاتصالات، التوزيع، البناء والتشييد، خدمات الأعمال، وخدمات الترفيه، وخدمات التجارة الإلكترونية، غير أن قيمة هذه الخدمات لا تظهر بصورة تفصيلية في بيانات تجارة الخدمات في بنود ميزان المدفوعات بالنسبة لعدد كبير من الدول العربية على الرغم من أهميتها، لما تشكله من مجالات جديدة لتنوع وزيادة مساهمة التجارة الخارجية في الاقتصاد الوطني.

وفي ضوء الاهتمام المتزايد بتحرير تجارة الخدمات سواء في إطار استكمال إقامة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، أو في إطار مفاوضات منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات، فإنه من الأهمية بمكان التعرف عن كثب على هيكل التجارة الخارجية للخدمات في الدول العربية والاستعداد لهذه المفاوضات، وهذا يتطلب من الدول العربية أن تعمل على توفير البيانات التفصيلية في تجارة الخدمات، إذ من شأن ذلك أن يسهم في التعريف بهذه التجارة ويساعد المسئولين في الدول العربية على التعاون لتحريرها بما يعزز القدرات الوطنية في الإنتاج والتصدير إلى السوق العربية والأسواق العالمية.

8-1 صادرات الخدمات التجارية العربية:

هذا وتجدر الإشارة إلى أن البيانات المنشورة عن التجارة الخارجية للخدمات سواء على المستوى الإجمالي للدول العربية – التقرير الاقتصادي العربي الموحد – أو

على مستوى الدول – تقرير منظمة التجارة العالمية – لا تتضمن بيانات بعض الدول العربية، ومن ثم فإن هذه البيانات المنشورة بالتالي لا تعطي الصورة الحقيقية عن إجمالي حجم تجارة الخدمات للدول العربية.

ويقدم جدول (6) صورة عن تطور صادرات الخدمات التجارية خلال عشرين عاما في الفترة من 1980 – 2000 موضحا تطور إجمالي الصادرات العالمية، ونصيب كل من الدول المتقدمة والنامية والأقل نموا، وكذلك نصيب العالم العربي من هذه التجارة في ضوء البيانات المتاحة (والتي لا تتضمن بعض الدول العربية حيث لا توجد بيانات دولية منشورة عن التجارة الخارجية للخدمات والخاصة بها) ومن تحليل بيانات هذا الجدول يتبين العديد من المؤشرات منها:

- هناك تنام مستمر في إجمالي قيمة صادرات الخدمات التجارية العربية خلال العشرين سنة الماضية إذ بلغت 27 مليار دولار عام 2000 مقابل 13 مليار دولار عام 1980 بنسبة زيادة قدرها 117%.
- يتزايد معدل نمو تجارة الخدمات العربية إذ بلغ معدل الزيادة خلال الفترة من 1990– 2000 حوالي 70% مقابل 24% في العقد السابق.
- يقل معدل نمو صادرات الخدمات العربية خلال الفترة 1990 – 2000 عن معدل نمو صادرات الخدمات الدولية والذي بلغ 88% ويتقارب مع معدل صادرات الدول المتقدمة وهو 75% لكل منها.
- من الملاحظ أن معدل صادرات الخدمات العربية يعادل حوالي نصف معدل نمو صادرات مجموعة الدول النامية إذ بلغ نسبة 140% مقابل 70% فقط للدول العربية خلال ذات الفترة.
- هناك تناقص مستمر في نسبة نصيب تجارة الخدمات العربية بالنسبة لقيمة إجمالي تجارة الخدمات العالمية إذ بلغت 3.5%، 2%، 1.9% لسنوات 1980، 1990، 2000 على التوالي.

جدول (6) تطور صادرات الخدمات التجارية

طبقاً لمجموعات الدول

مليون دولار

البيان	1980	1990	2000
دول العالم	364300	783200	1475400
نسبة التطور %	%100	%215	%405
دول متقدمة	280900	620400	1086000
نسبة التطور %	%100	%220	%387
دول نامية	70800	142200	339000
نسبة التطور %	%100	%200	%479
دول الأقل نمواً	2300	3400	64100
نسبة التطور %	%100	%148	%265
العالم العربي *	12615	15651	27404
نسبة التطور %	%100	%124	%217
العالم العربي: دول العالم%	%3.5	%2	%1.9

* الإحصاءات لا تتضمن كافة الدول العربية

WTO Commercial Service Trade Statistics 2002.

8-2 نصيب صادرات الخدمات لكل من الدول العربية:

يوضح جدول (7) تطور إجمالي صادرات الدول العربية ونصيب تجارة الخدمات لكل من الدول العربية إلى إجمالي الصادرات خلال الفترة من 1990 – 2000 ، وفيما يلي بعض المؤشرات المهمة من هذا الجدول:

- ارتفعت قيمة صادرات الخدمات عام 2000 إذ بلغت 27 مليار جنيه مقابل 16 مليار جنيه تقريباً عام 1990 بنسبة زيادة قدرها حوالي 70% خلال هذه الفترة.
- انخفضت نسبة إجمالي صادرات الخدمات العربية من إجمالي قيمة الصادرات العربية إلى 15% عام 2000 مقابل نسبة قدرها 23% عام 1990 .
- بالنظر إلى صادرات كل دولة عربية على حدة من الخدمات التجارية نجد أن هناك تفاوتاً كبيراً سواء من ناحية القيمة أو معدل النمو.

• من ناحية القيمة المطلقة (صادرات الخدمات)

❖ تحتل أربع دول الصدارة إذ تتراوح قيمة صادراتها ما بين 2.6 – 9.7 مليار دولار عام 2000 وهي: مصر ، المغرب ، تونس ، السعودية.

❖ تتراوح صادرات أربع دول عربية هي: الجزائر ، الأردن ، الكويت ، سوريا ما بين 1.2 – 1.6 مليار دولار عام 2000 .

• من ناحية معدل النمو

❖ شهدت خمس دول أعلى معدل للنمو يزيد عن 100% خلال الفترة من 1990 – 2000 وهي: الجزائر ، مصر ، المغرب ، البحرين ، سوريا.

❖ هناك انخفاض مستمر في صادرات تجارة الخدمات لدولة السودان.

- وعلى صعيد الأهمية النسبية لتجارة الخدمات للدول فرادى، تستأثر صادرات الخدمات لمصر بأعلى حصة من إجمالي الصادرات المصرية للسلع والخدمات

(66 – 67%)، ويرجع ذلك إلى أن جزءاً كبيراً منه من متحصلات قناة السويس والسياحة، كما تبلغ صادرات الخدمات بالنسبة للأردن ما يزيد عن نصف إجمالي صادراتها للسلع والخدمـــات (51% – 61%)، وبالنسبة إلى تونس تمثل صادرات الخدمات حوالي 31% من إجمالي الصادرات ثم المغرب 28 – 31%.

ملاحظة مهمة:

لا تتضمن النشرات الصادرة أية بيانات عن التجارة الخارجية للخدمات لبعض الدول مثل لبنان ودولة الإمارات العربية المتحدة وقطر، كما أن بعض الأرقام تحتاج إلى تدقيق كما هو الحال في ليبيا.

جدول (7)

نصيب الصادرات السلعية والخدمية من إجمالي الصادرات للبلدان العربية

(مليون دولار)

الدولة	1990			2000		
	السلع	الخدمات	مجموع	السلع	الخدمات	المجموع
الجزائر	12270	479	13249	19535	1218	20753
نسبة %	%96	%4	%100	%94	%6	%100
مصر	2429	4813	7242	4726	9687	14413
نسبة %	%34	%66	%100	%33	%67	%100
ليبيا	13877	83	13960	13593	–	–
نسبة %	%99	%2	%100	–	–	–
المغرب	4229	1871	6100	7419	2854	10273
نسبة %	%69	%31	%100	%72	%28	%100
السودان	387	134	918	1807	24	1831
نسبة %	%42	%58	%100	%99	%1	%100
تونس	3498	1575	5073	5850	2680	8560
نسبة %	%69	%31	%100	%68	%32	%100
البحرين	3726	359	4055	–	934	–
نسبة %	%92	%8	%100	–	–	–
الأردن	921	1430	2351	1525	1599	3124
نسبة %	%39	%61	%100	%49	%51	%100
الكويت	253	1054	–	19187	1571	20758
نسبة %	–	–		%92	%8	%100
عمان	5225	–	–	10021	424	–
نسبة %	–	–	–	–	–	–
السعودية	–	3031	–	77081	4785	81866
نسبة %	–	–	–	%94	%6	%100
سوريا	4222	740	4962	4700	1481	6181
نسبة %	%85	%15	%100	%76	%24	%100
اليمن	–	82	–	3794	174	3968
نسبة %	–	–	–	%96	%4	%100
المجموع *	**51618**	**15651**	**67269**	**159217**	**27404**	**186621**
	%77	**%23**	%100	**%85**	**%15**	%100

UNCTAD Statistics 2002 (Several Reports).

* **ملاحظة:** بعض الدول العربية لا تظهر عنها أية بيانات عن تجارة الخدمات في الإحصاءات الدولية المنشورة.

3-8 واردات الخدمات التجارية العربية:

يوضح الجدول رقم (8) التطور الملحوظ في واردات الخدمات العالمية وواردات كل من المجموعات الاقتصادية الرئيسية. وفي المقابل تأرجحت واردات الخدمات العربية بين الهبوط والزيادة وذلك في ضوء البيانات المتاحة إذ لا تتوافر بيانات عن بعض الدول العربية منها: لبنان، قطر، الإمارات، وفيما يلي بعض المؤشرات عن هذا الجدول:

- هبوط قيمة واردات الخدمات التجارية العربية من 28374 مليون دولار في عام 1980 إلى 26509 مليون دولار في عام 1990 في حين زادت إلى 32874 مليون دولار في عام 2000.
- تراجع نصيب واردات الخدمات التجارية العربية من إجمالي واردات الخدمات العالمية من 7% إلى 3% ثم 2% في أعوام 80 ، 90 ، 2000 على التوالي.
- احتلت السعودية مكان الصدارة وجاءت في المركز الأول من حيث قيمة واردات الخدمات العربية على الرغم من اتجاهها المستمر نحو الهبوط من 14771 مليون دولار إلى 12694 مليون دولار ثم إلى 10942 مليون دولار في أعوام 80، 90، 2000 على التوالي. وتراجع نصيبها من إجمالي واردات الخدمات العربية خلال الفترة المذكورة من 52% إلى 48% إلى 33% على التوالي.
- في عام 1980 احتلت كل من السعودية والكويت والجزائر ومصر وليبيا المراكز الخمس الأولى، أما في عام 1990 فقد احتلت مصر المركز الثاني بعد السعودية يليها الكويت ثم الجزائر وأخيرا الأردن. أما في عام 2000 فقد برزت المغرب لتحتل المركز الرابع وعمان المركز الخامس.
- وما زالت هناك نفس المشكلة من عدم توافر بيانات للعديد من الدول العربية .

جدول (8)

تطور واردات الخدمات التجارية

مليون دولار

	1980	1990	2000
العالم	398000	814800	1462200
دول متقدمة	268200	618300	1027900
دول نامية	116800	172300	383900
دول التحول	-	-	50400
الدول الأقل نمواً	6700	8900	13300
العالم العربي	28374	26509	32847
العالم العربي: العالم%	%7	%3	%2
الجزائر	2560	1155	1246
مصر	2186	3327	7161
ليبيا	1986	926	-
المغرب	720	940	1521
السودان	315	202	632
تونس	489	682	1119
البحرين	468	475	739
الأردن	844	1118	1463
الكويت	2634	2805	4118
عمان	518	719	1566
قطر	-	-	-
السعودية	14771	12694	10942
سوريا	335	702	1468
الإمارات	-	-	-
اليمن	434	639	757

المصدر: WTO, Commercial Service Trade Statistics, 2002

UNCTAD Statistics (أعداد متفرقة)

9- دراسة مقارنة لتطور صادرات الخدمات بالدول العربية مع بعض الدول الأخرى:

يوضح جدول رقم (9) بعض الأرقام عن تطور التجارة العالمية في الخدمات على مدار العشرين سنة الماضية من عام 1980 – 2000 ولبعض الدول العربية مع مقارنتها ببعض الدول النامية الأخرى وبالذات في آسيا ، ويلاحظ من هذا الجدول ما يلي:

- على الصعيد العالمي زادت تجارة الخدمات في عشر سنوات من عام 1980 – 1990 بمقدار 415 مليار دولار بنسبة زيادة 104% ومتوسط معدل نمو سنوي قدره 10.4%، بينما في العقد الأخير من القرن الماضي في الفترة من 1990 – 2000 زادت هذه التجارة بمقدار 650 مليار دولار بنسبة زيادة 80% وبمعدل سنوي قدره 8%.
- وبالنسبة للولايات المتحدة يلاحظ تنامي نصيبها في هذه التجارة من 7.3% عام 1980 إلى 16.9% عام 1990 وبلغت 18.3% عام 2000.
- وفيما يخص الدول العربية فهناك خمس دول تمثل التجارة الخارجية للخدمات جزءاً مهماً في ميزان مدفوعاتها، وذلك لما تمثله عائدات العمالة في الخارج والسياحة من مصادر مهمة في ميزان مدفوعات هذه الدول وهي: الجزائر، المغرب، تونس، مصر، الأردن، إضافة إلى ذلك فإن إيرادات قناة السويس تمثل بالنسبة إلى مصر جزءاً مهماً من إيرادات العملات الحرة لها، هذا وطبقاً للبيانات المتاحة – فإن نصيب كل من تونس والمغرب ومصر كنسبة من التجارة العالمية قد زاد زيادة طفيفة خلال تلك الفترة بينما انخفض نصيب مساهمة الدول الأخرى في المجموعة.
- إن نسبة مساهمة مجموعة الدول العربية الخمس في إجمالي صادرات الخدمات التجارية ظلت ثابتة على مدار العقدين الماضيين بوجه تقريبي حيث كانت 1.2% و 1.25% على التوالي.

- تمثل صادرات تجارة الخدمات في عام 2000 بالنسبة لجمهورية مصر العربية بمفردها ما يزيد عن نصف إجمالي صادرات تجارة الخدمات لهذه الدول الخمس.
- يلاحظ بالنسبة لمجموعة الدول النامية الواردة في هذا الجدول مدى التطور الذي حدث بالنسبة لتجارة الخدمات ففي خلال العقد الأخير من القرن الماضي زادت نسبة مساهمة هذه المجموعة في هذه التجارة من 5.05% إلى 9.85% أي تضاعفت تقريبا خلال تلك الفترة.
- ويلاحظ بالنسبة للدول الآسيوية أن أعلى معدلات لزيادة تجارة الخدمات كانت في الصين التي حققت زيادة غير مسبوقة في هذه التجارة، ففي الفترة من 1990 حتى عام 2000 وصلت نسبة الزيادة حوالي 750%، وكانت الهند هي الدولة التي تليها إذ بلغت نسبة الزيادة حوالي 200% في ذات الفترة، أما باقي النمور الآسيوية: تايلاند ، إندونيسيا ، هونج كونج ، ماليزيا ، فقد حققت تجارتها الخارجية في الخدمات خلال العقد الأخير والماضي زيادة تتراوح ما بين 117% - 185%.
- من جهة أخرى فقد حققت أيضاً كل من تركيا والبرازيل زيادة قدرها 178%، 137% على التوالي خلال ذات الفترة.

ومن ذلك يتبين أنه بالرغم مما هو متاح للعديد من الدول العربية من إمكانات ضخمة في تجارة الخدمات سواء من ناحية العمالة أو السياحة أو خدمات أخرى فإنها بالكاد قد حافظت على نصيبها في هذه التجارة، ولكن من ناحية أخرى فقد سبقتها في هذه التجارة العديد من دول أخرى في ذات مراحل النمو.

جدول (9)

تطور صادرات التجارة الخارجية في الخدمات لبعض الدول مقارنة ببعض الدول الأخرى

(القيمة بالمليار دولار)

الدولة	1980		1990		2000	
	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	النسبة %
العالم	397	100	812	100	1462	100
الولايات المتحدة	29	7.3	137.7	16.9	270.8	18.3
الدول العربية						
تونس	0.489	0.12	1.575	0.19	2680	0.18
المغرب	0.720	0.18	1.871	0.23	2.854	0.20
الجزائر	0.560	0.14	0.470	0.06	1.218	0.08
مصر	2.186	0.55	4.813	0.59	9.687	0.66
الأردن	0.844	0.21	1.430	0.18	1.599	0.11
بعض الدول النامية						
تركيا	0.466	0.12	2.794	0.34	7.76	0.53
البرازيل	4.442	1.10	6.733	0.83	15.952	1.11
الصين	–	–	4.113	0.51	34.834	2.40
ماليزيا	2.886	0.73	6.394	0.79	15.546	1.10
تايلاند	1.608	0.41	6.160	0.76	13.448	0.92
إندونيسيا	–	–	5.898	0.73	14.623	0.98
هونج كونج	3.296	0.83	11.018	1.36	23.977	1.60
الهند	2.915	0.73	5.943	0.73	17.901	1.22

المصدر: تقارير مختلفة من منظمة الأونكتاد

UNCTAD Statistics (Several Reports)

10- الفرص والتحديات في التجارة الدولية للخدمات:

10-1 الفرص:

يلاحظ بصفة عامة أن هناك مجالات كبيرة في التوسع في تجارة الخدمات ويعود ذلك إلى مجموعة من الأسباب أهمها:

- التطور الكبير في تكنولوجيا المعلومات والمصحوب بالثورة المعلوماتية وبالذات في مجالات الاتصالات والتي أدت في مجموعها إلى إمكانية التجارة في كافة أنواع الخدمات بأي أسلوب من أساليب توريد الخدمة.
- كما ساعدت تكنولوجيا المعلومات على تغيير أنماط الإنتاج والاستهلاك وإدخال مفاهيم جديدة مثل اللوجستيات وبالتالي زيادة مكون الخدمات.
- تتجه العديد من المؤسسات الإنتاجية والخدمية إلى الاستعانة بمؤسسات أصغر حجماً وأكثر تخصصاً عن طريق التعاقد من الباطن (Outsourcing) وبالذات في بعض البنود التخصصية الدقيقة مما يساعد على خلق مجالات واسعة لأنشطة موردي الخدمات.

10-2 التحديات:

هناك تخوف كبير بين المؤسسات صغيرة الحجم في الدول النامية من عدم قدرتها على المنافسة وبالذات في مجال تجارة الخدمات على المستوى العالمي وذلك بسبب الإمكانات الضخمة المتاحة للشركات العملاقة أو متعددة الجنسيات وذلك للعديد من الأسباب أهمها:

- الإمكانات غير المسبوقة لتلك الشركات العملاقة بما لها من إمكانات مالية ومعرفة بآخر التطورات التكنولوجية وشبكات التوزيع العالمية وبنية ضخمة من قواعد المعلومات المتطورة.
- التطور الكبير في متطلبات المستهلك سواء من ناحية المستوى التكنولوجي أو مواعيد التوريد مما أدى إلى أهمية وجود شبكات متكاملة من الإنتاج والتوزيع والتخزين على المستوى العالمي.

- من أهم متطلبات العملاء حاليا أفضلية التعامل مع جهة واحدة ومن ثم فلابد من توافر كافة الخدمات التي يتطلبها العمل تحت مسئولية جهة واحدة، الأمر الذي أدى إلى ظهور نظام الحليف الاستراتيجي Strategic Alliance.

إلا إنه بالرغم من صغر حجم الشركات وإمكانياتها المحدودة بصفة عامة في الدول النامية إلا أن العديد من تلك الشركات قد حققت نجاحات بنسب متفاوتة في مجال تجارة الخدمات الدولية بصفة عامة وبالذات في مجال الأعمال والخدمات المهنية، الأمر الذي يشير إلى ضرورة توسيع مجالات اهتمامات الجهات الحكومية المسئولة في الدول النامية، وعدم التركيز على قطاعات السياحة، وانتقال العمالة عبر الحدود، وما إلى ذلك؛ لكي تشمل تلك الاهتمامات قطاعات الخدمات بكافة أنواعها.

11- مزايا تحرير القيود بالنسبة لتجارة الخدمات:

نورد هنا بعض الأمثلة عن المزايا التي قد تعود من تحرير القيود على تجارة الخدمات في بعض المجالات المهمة على النحو التالي:

11-1 المزايا للمؤسسات العاملة في قطاع الخدمات:

من الواضح أن المزايا التي تعود على المؤسسات كنتيجة لفتح الأسواق هي بالدرجة الأولى لتلك المؤسسات التي تعمل في مجال تصدير الخدمات، وكذلك الأمر – ولكن بدرجة مختلفة – لتلك المؤسسات التي تعمل في مجال استيراد الخدمات. ومن المعلوم أن أحد العناصر الأساسية في التطوير الناجح لأية صناعة – سواء للسلع أو للخدمات – هو توافر خدمات أعمال ذات مستوى عال وبأسعار مناسبة. ولقد تبين في العديد من الأحوال أن الدول التي تفتح أسواقها للمنافسة الحرة للموردين الخارجيين استطاعت أن تحقق كفاءة عالية من هذه الخدمات وفق الموقف التنافسي للعديد من صناعاتها الإنتاجية والخدمية.

ومن الممكن التعرف ببساطة على الأثر المباشر لتطوير قطاع الخدمات، ومن ثم تقديمها بتكلفة أقل – في تلك المجالات المرتبطة مباشرة بتجارة السلع. فمما لا شك فيه أن صادرات المنتجات الزراعية والصناعية تعتمد بدرجة كبيرة على نظام نقل وتأمين فعال. وبالتالي فإن تطوير الخدمات في هذين القطاعين من ناحيتي الجودة والتكلفة لا شك من الأمور التي تساهم في التوسع في هذه الصادرات ومنحها ميزة تنافسية، وتوضح الأرقام عن خدمات النقل البحري والتأمين والجمارك في الولايات المتحدة هذا الشأن بالتفصيل.

ففي عام 1975 كانت تكلفة النقل والرسوم الجمركية للواردات الأمريكية تمثل 10.7 دولار لكل 100 دولار من البضائع المستوردة، وتضاءل هذا الرقم في عام 2000 ليصل إلى 5.2 دولار فقط حيث انخفضت تكاليف النقل البحري إلى 3.4 دولار بما يعادل حوالـــــي 50% مما كان عليه في عام 1975 وانخفضت الجمارك إلى 1.8 دولار لكل مائة دولار بضائع مستوردة جدول (10).

جدول (10)

تطور تكاليف نقل التجارة الخارجية (الواردات للولايات المتحدة الأمريكية)

(%)

السنة	1975	1980	1985	1990	1995	2000
نسبة تكاليف النقل البحري والتأمين من إجمالي ثمن البضائع	6.8	5.0	4.8	4.3	3.7	3.4
متوسط التعريفة الجمركية (نسبة مئوية من ثمن البضائع الواردة)	3.9	3.1	3.8	3.3	2.5	1.8

GATS : The Case for Open Services Markets. OECD 2002.

11-1-1 المزايا للعمالة في قطاع الخدمات:

من المعروف أن العمالة في قطاع الخدمات تتمتع بمزايا عن باقي العمالة في مختلف القطاعات الإنتاجية في الدولة من ناحيتي مستويات أفضل للأجور ومستويات أفضل لظروف العمل، وكذلك إمكانية الحركة للبحث عن وظائف أخرى إذا ما تغيرت محال إقامتهم. كما تتميز العمالة في قطاع الخدمات بمستويات أعلى من المهارة وبالذات في مجال الاستخدامات التكنولوجية الحديثة حيث إنه كلما تعمقت مثل هذه المهارات زادت قدرة العامل على الحركة سواء أفقيا (إلى مواقع أخرى) أو رأسيا (وظائف أفضل).

11-1-2 المزايا للمستخدم:

هناك العديد من الآراء في هذا الشأن فبعض التحليلات تركز على مصلحة المنتج وليس المستخدم نظرا لوجود مؤسسات ونقابات قوية تدافع عن موردي تلك الخدمات مثل المحاماة ، الأطباء، المهندسين، المعلمين، الكتاب والمؤلفين وليس مستهلك الخدمة كالمرضى والأطباء والقراء ومستهلكي المياه والكهرباء وما إلى ذلك.

وبالطبع فإن المزايا واضحة بالنسبة للمستهلك (أو المستخدم) في حالة تحرير تجارة السلع حيث سيكون هناك الخيار أمامه لسلع ومنتجات بأسعار منافسة ومن مختلف بقاع العالم.

ومن أكثر القطاعات التي ظهر فيها جليا آثار فتح الأسواق أمام كافة الخدمات هو قطاع الاتصالات حيث ساهم التطور التكنولوجي غير المسبوق في هذه الصناعة، إضافة إلى فتح الأسواق أمام المنافسة العالمية بمختلف مصادرها إلى الارتفاع بمستوى الخدمات مع خفض الأسعار في مختلف بقاع العالم.

ومن ناحية أخرى فإن زيادة المنافسة في مجالات الاتصالات لا يتبعها وفورات في تكلفة المكالمة بالنسبة للمستخدم النهائي فقط. فمعظم بلاد العالم كانت تعاني من

مشاكل مزمنة في هذا القطاع سواء من ناحية قوائم الانتظار أو الأعطال أو مشاكل السنترالات و ما إلى ذلك ولكن الأمور اختلفت جذرياً هذه الأيام ولا شك أن هذا الأمر يرجع – ولو جزئياً – إلى مبدأ تحرير الخدمات التي أخذت به العديد من الدول.

الفصل الثاني

منظمة التجارة العالمية
والنظام التجاري الدولي الجديد

الفصل الثاني

منظمة التجارة العالمية
والنظام التجاري الدولي الجديد

1- مقدمة:

لقد كانت السمة الرئيسية للتجارة العالمية خلال النصف الثاني من القرن الماضي وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية هي الزيادة غير المسبوقة في أحجام هذه التجارة وتنوعها. وأصبحت حركة التجارة الضخمة هذه تتم بين مختلف الدول في منظومة متكاملة من خلال أسس وقواعد ونظم تحددها مجموعات ضخمة من الاتفاقات الثنائية والإقليمية والدولية تبلورت وتطورت على مدار عشرات السنين حتى آلت إلى ما هي عليه حالياً. وكانت جميعها تهدف إلى تيسير التبادل التجاري للسلع والخدمات، وتذليل العقبات أمام حركة انتقال هذه التجارة عبر الحدود الدولية والإقليمية. وقد استدعى ذلك قيام منظمة متخصصة تشرف على تنفيذ هذه الاتفاقيات وتعمل على تذليل كافة العقبات أمام نمو وازدهار حركة التجارة الدولية وحل المشاكل التي تظهر من خلال الممارسات الفعلية. ومن ثم فقد كان إنشاء منظمة التجارة العالمية WTO منذ بداية عام 1995.

ومن المفيد هنا التعرف على مختلف الخطوات التي اتخذت منذ نهاية الحرب العالمية الثانية حتى ظهور هذه المنظمة والأسس التي تقوم عليها المؤسسات المنبثقة عن الأمم المتحدة والتي تشرف على الاقتصاد العالمي في المجالات النقدية والمالية والتجارية. بالإضافة إلى نظرة تفصيلية للهيكل التنظيمي لمنظمة WTO ودورها في الإشراف على اتفاقية التجارة في الخدمات.

مع نهاية الحرب العالمية الثانية بدأت الدول المنتصرة بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية تشكيل خريطة العالم وفق مصالحها السياسية والاقتصادية والعسكرية وما

إلى ذلك، وفي هذا السياق التاريخي ظهرت الأمم المتحدة التي بدأت العمل في عام 1945، كما تم إنشاء كل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير.

وقد بدأت الجهود الأولى للأمم المتحدة لتنظيم التبادل الدولي للتجارة في عام 1946 من خلال المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة باعتباره الجهة المختصة بالعمل الاقتصادي والاجتماعي لها وتحت إشراف المجلس، ثم في عام 1948 تم إعداد ميثاق "هافانا" لتنظيم التجارة الذي وقعته 53 دولة واقترح فيه إنشاء مؤسسة دولية لتنظيم التجارة، إلا أن الولايات المتحدة اعترضت على مشروع الميثاق، وذلك للمعارضة التي أبدتها اتحادات المنتجين في الولايات المتحدة الأمريكية على مبدأ تخفيض التعريفة الجمركية وسياسة التوسع في الاستيراد.

وفي ذات الوقت الذي رفضت فيه الولايات المتحدة مشروع ميثاق "هافانا" دعت بعض الدول للتفاوض بشأن تخفيض الرسوم الجمركية وتخفيض القيود الكمية على الواردات بهدف توسيع التجارة العالمية، وفي البداية كان التفاوض يتم بين كل دولتين على انفراد وحول سلع معينة ثم جمعت هذه الاتفاقات وعممت في اتفاق متعدد الأطراف هو الذي أطلق عليه اسم الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (جات) General Agreement on Tariffs and Trade (GATT).

وقع على هذه الاتفاقية في أكتوبر 1947 مندوبو 23 دولة لتصبح الاتفاقية سارية المفعول ابتداءً من يناير 1948 وقد تطورت هذه الاتفاقية بحيث أخذت شكل ومقومات المنظمة الدولية، وأصبحت كما لو كانت إحدى المنظمات العالمية إلى الحد الذي بات يطلق عليها: (منظمة الجات GATT Organization).

وقد تطورت عضوية الجات على مدار السنين حيث كانت عضويتها عام 1956 تتكون من 55 دولة ارتفعت في عام 1962 إلى 65 دولة وفي عام 1991 وصل عدد الدول الأعضاء إلى 96 دولة إضافة إلى طلبات مقدمة من 31 دولة تطلب الانضمام

إلى العضوية. والهدف الرئيسي للجات كان "إقامة نظام تجارة دولية حر". ومن أجل تحقيق هذا الهدف فقد تبنت السياسات التجارية التالية:

- اتباع مبدأ عدم التمييز في المعاملة بين دولة وأخرى في التجارة الدولية ويخضع التعامل بين مجموعة الدول أعضاء المنظمة لقاعدة معاملة الدولة الأولى بالرعاية.
- العمل على منع القيود الكمية في التبادل التجاري بين الدول الأعضاء في الاتفاقية.
- حل الخلافات بين الدول الأعضاء فيما يخص التجارة الدولية عن طريق التشاور.

2 - جولات الجات:

تعتبر المفاوضات التجارية وسيلة الجات في تحرير التجارة العالمية من خلال إقامة نظام تجاري عالمي مؤسس على قاعدة تعدد الأطراف المتعاقدة. فهذه المفاوضات تشكل الإطار المناسب لخلق صيغة عالمية لتحرير العلاقات التجارية الدولية لها قوة الالتزام من جانب الدول المتعاقدة، وفي إطار هذه الطبيعة التفاوضية تضمنت الجات منذ نشأتها في يناير 1948 وحتى تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية في 1995 ثماني جولات للمفاوضات متعددة الأطراف.

- جولة جنيف 1947 (التعريفات الجمركية والإجراءات الحدودية)
- جولة آنيي 1949 (التعريفات الجمركية والإجراءات الحدودية)
- جولة توركي 1950 – 1951 (التعريفات الجمركية والإجراءات الحدودية)
- جولة جنيف الثانية 1955 – 1956 (التعريفات الجمركية والإجراءات الحدودية)
- جولة دبلن 1959 – 1962 (التعريفات الجمركية والإجراءات الحدودية)

- جولة كنيدي 1963 – 1967 (التعريفات الجمركية وإجراءات مكافحة الإغراق)
- جولة طوكيو 1973 – 1979 (التعريفات الجمركية والتدابير غير الجمركية)
- جولة أورجواي 1986 – 1993 (التعريفات الجمركية – التدابير غير الجمركية – القواعد – الخدمات – الملكية الفكرية – تسوية المنازعات – المنسوجات – الزراعة – إنشاء المنظمة)

وقد كان محور الاهتمام في هذه الجولات هو تشجيع النمو والتنمية وإزالة تشوهات التجارة وإقامة نظام تجاري متعدد الأطراف أكثر استقرار وانفتاحا – وقد ركزت الجولات السبع الأولى على تخفيض التعريفة الجمركية بينما ركزت جولة أورجواى على محاولة إزالة القيود غير الجمركية.

وقد بدأت الجولة الثامنة المعروفة باسم جولة "أورجواى" رسمياً في سبتمبر 1986 لتحقيق أهداف إعلان الاجتماع الوزاري الصادر في عام 1986 في Puntadelest والذي يتكون من جزأين:

الأول : يتعلق بالمفاوضات حول تجارة السلع

الثاني : يتعلق بالمفاوضات حول التجارة في الخدمات

وتعتبر جولة أورجواي للمفاوضات التجارية متعددة الأطراف أكثر الجولات التي تمت في إطار الجات شمولاً فبجانب تركيزها على المجالات الخاصة بتحرير التجارة الدولية في السلع وكيفية إزالة القيود التعريفية وغير التعريفية التي تعوق انسياب التبادل التجاري الدولي فقد سعت هذه الجولة إلى إدخال موضوعات جديدة في إطار الجات مثل تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية، بالإضافة إلى بحث كيفية تطبيق

قواعد الجات على قطاعين رئيسين في التجارة الدولية وهما المنتجات الزراعية والمنسوجات.

ويذهب الكثيرون من مقيمي جولة أورجواي إلى التأكيد على أن اتفاقية التجارة في الخدمات (GATS) تعد من أهم نتائج الجولة إن لم تكن أهمها على الإطلاق، ويستندون في ذلك إلى ما حققته الجولة من نجاح في وضع إطار متعدد الأطراف ومتفق عليه للتجارة في الخدمات، وإخضاع التجارة في الخدمات لقواعد ومبادئ الجات وفتح أسواق الدول أمام هذا النوع من التجارة والذي قد يعتبر التطور الحقيقي للنظام التجاري الدولي خلال الخمسين سنة الماضية.

وقد كان من المقرر أن تنتهي المفاوضات التجارية متعددة الأطراف في نطاق جولة أورجواي خلال أربع سنوات، أي في نهاية ديسمبر 1990 ولكن المفاوضات تعثرت أكثر من مرة ولم يتمكن المفاوضون من الوصول إلى اتفاق إلا بعد ثلاث سنوات من الموعد المحدد لانتهاء الجولة حيث تم التوقيع على الوثيقة الختامية في مدينة مراكش بالمغرب في إبريل 1994 من جانب 117 دولة، حيث وافقت تلك الدول على إنشاء منظمة التجارة العالمية على أن تعرض نتائج الجولة على برلمانات الدول الأعضاء للتصديق عليها واتخاذ الإجراءات الدستورية اللازمة حتى تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ اعتباراً من أول يناير 1995 .

3 – المؤسسات العالمية التي تشرف على الاقتصاد العالمي:

منذ نهاية الحرب العالمية الثانية والدول الغربية بصفة عامة بزعامة الولايات المتحدة تعمل ما في وسعها على تأكيد نظام الاقتصاد الحر وذلك من خلال مؤسسات عالمية تشرف وتنظم كل ما يتعلق بالشئون الاقتصادية العالمية. وتقوم هذه الفلسفة على أساس:

- تحرير النظام النقدي الدولي.
- تحرير النظام المالي الدولي.
- تحرير النظام التجاري الدولي.

ومن ثم فقد تم إنشاء ثلاث منظمات عالمية:

أ – صندوق النقد الدولي International Monetary Fund (IMF)

ومن مهامه وضع القواعد التي تحكم السياسات النقدية مثل أسعار الصرف وموازين المدفوعات والعجز أو المديونية الخارجية وأسعار الفائدة والسقوف الائتمانية للبنوك وما إلى ذلك.

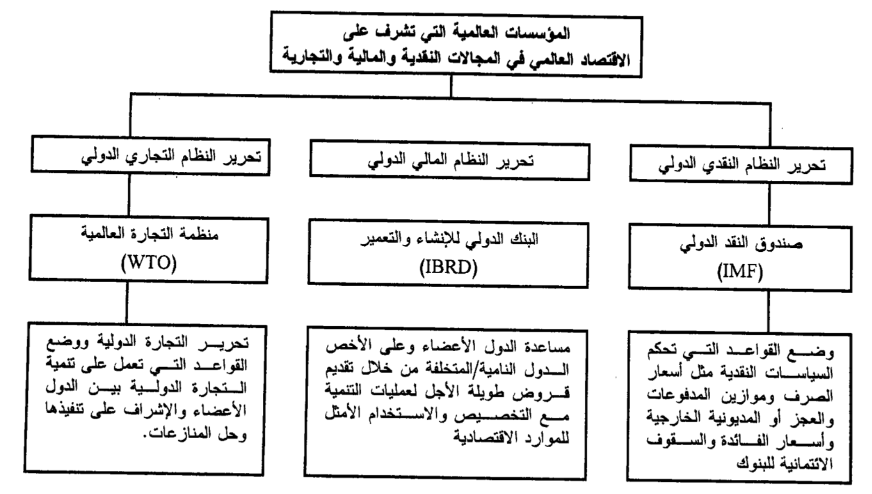
ب– البنك الدولي:

وقد أصبحت هناك مجموعة تسمى مجموعة البنك الدولي The World Bank Group وتتضمن أربع مؤسسات مالية وأهمها البنك الدولي للإنشاء والتعمير IBRD والتنمية العالمية IDA، مجموعة التمويل العالمية IFC ووكالة ضمان الاستثمار متعدد الأطراف MIGA ومؤسسة خامسة هي مركز تسوية نزاعات الاستثمار ICSID، ويسعى البنك الدولي للإنشاء والتعمير إلى مساعدة الدول الأعضاء وعلى الأخص الدول النامية المختلفة – من خلال تقديم قروض طويلة الأجل – في عمليات التنمية مع التخصيص والاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية.

جـ – منظمة التجارة العالمية World Trade Organization WTO

تسعى منظمة التجارة العالمية من خلال مختلف أجهزتها ولجانها المتعددة على تحرير التجارة العالمية ووضع القواعد والنظم والأسس التي تعمل على تنمية هذه التجارة بين الدول الأعضاء وذلك من خلال المفاوضات، وكذلك الإشراف ومتابعة تنفيذ هذه القواعد وحل المنازعات التي قد تظهر أثناء الممارسات الفعلية

ويوضح الشكل (1) المؤسسات العالمية التي تشرف على الاقتصاد العالمي في المجالات النقدية والمالية والتجارية.



شكل (1)
موقع منظمة التجارة العالمية على الخريطة الاقتصادية العالمية

4 – اتفاقية الجات GATT

الجات هي عبارة عن اتفاقية دولية متعددة الأطراف تتضمن حقوقاً والتزامات متبادلة عقدت بين حكومات الدول الموقعة عليها والتي تعرف اصطلاحاً بالأطراف المتعاقدة بهدف تحرير التجارة الدولية السلعية من القيود التي تعوق حركتها، هذا وقد اتخذت الاتفاقية إلى جانب ذلك مجموعة من الأهداف العامة موجزها:

- العمل على رفع مستوى معيشة الدول المتعاقدة.
- الارتفاع بمستوى الدخل القومي الحقيقي.
- استغلال الموارد الاقتصادية، والتوسع في الإنتاج والمبادلات التجارية الدولية السلعية.
- تشجيع الحركات الدولية لرءوس الأموال وزيادة الاستثمارات العالمية.
- زيادة حجم التجارة الدولية وإزالة القيود المحلية من خلال تخفيض القيود الكمية والجمركية.
- انتهاج المفاوضات كوسيلة لحل المشكلات المتعلقة بالتجارة الدولية السلعية.

وقد اختارت الجات عدة مبادئ تحكم مسيرتها نحو تحقيق أهدافها وهي:

أ – مبدأ الدولة الأكثر رعاية: Most-Favored Nations Clause (MFN)

وهو المبدأ الرئيسي الذي يحكم نشاط الجات ويقضي هذا المبدأ بضرورة منح كل طرف متعاقد فوراً وبلا قيد الأطراف الأخرى المتعاقدة جميع المزايا والحقوق والإعفاءات التي يمنحها لأي بلد آخر.

ب – مبدأ المعاملة الوطنية: National Treatment

ويعني أن الدولة التي تفرض ضرائب أن تتعامل مع السلع الأجنبية معاملة تختلف بأي شكل عن معاملة المنتجات المحلية.

ج - مبدأ التخفيضات الجمركية المتبادلة:

ويتعلق هذا المبدأ بتمتع الدول الأعضاء بالتخفيضات الجمركية المتبادلة التي تأخذ صورتين:

- **صورة مباشرة:** نتيجة المفاوضات من خلال منظمة الجات أو المفاوضات التي تتم بين أي من الدول أطراف التعاقد الدولي.
- **صورة غير مباشرة:** وتتحقق من خلال النص في الاتفاقيات التجارية على تطبيق شروط الدولة الأكثر رعاية.

وقد خضع هذا المبدأ للعديد من الاستثناءات وخاصة فيما يتعلق بحماية الصناعات الناشئة في الدول الآخذة في النمو.

د - مبدأ الشفافية: Transparency

وتبعاً لهذا المبدأ يتعين على الدولة العضو اتباع إجراءات وتدابير صريحة بشأن التعامل مع قضايا الصادرات والواردات وعلى سبيل المثال تفضل الرسوم الجمركية الصريحة دون الحواجز غير الجمركية، غير أن هذا المبدأ قد تعرض لعدة استثناءات في حالة تعرض الدولة العضو لواحدة أو أكثر من الظروف الآتية:

- مواجهة العجز الحاد في موازين مدفوعات الدول المتعاقدة.
- التنمية الاقتصادية لتوفير الحماية الضرورية للقطاعات الوليدة.
- السماح بوضع حصص للواردات من السلع الزراعية والصناعات في حالات خاصة.

هـ - مبدأ المفاوضات التجارية:

ويقضي هذا المبدأ بضرورة الالتجاء إلى المفاوضات التجارية كوسيلة لدعم النظام التجاري العالمي وفقاً لقاعدة تعدد الأطراف المتعاقدة.

و- مبدأ المعاملة التفضيلية في العلاقات التجارية بين الشمال والجنوب:

يعتبر هذا المبدأ مستحدثاً في الإطار التجاري الدولي الذي تنظمه الجات، إذ يتكفل هذا النظام بتقديم معاملة تفضيلية تجارية للدول الآخذة في النمو، بهدف فتح أسواق الدول الصناعية المتقدمة أمام منتجات الدول الآخذة في النمو لتوفير حصيلة من النقد الأجنبي لتمويل برامج التنمية الاقتصادية بها.

5- منظمة التجارة العالمية: World Trade Organization (WTO)

لقد كان من نتاج نجاح جولة أورجواي أن تم الاتفاق على تحويل "الجات" إلى منظمة عالمية متعددة الأطراف تسعى إلى تحقيق أهداف أوسع وتتمتع بسلطات أكبر من تلك التي كانت لاتفاقية الجات القديمة، وقد تحقق ذلك عندما وقعت أكثر من مائة دولة بالأحرف الأولى على حزمة اتفاقات جولة أورجواي واتفاقية تأسيس منظمة التجارة العالمية، وذلك خلال الاجتماع الوزاري لإنهاء أعمال جولة أورجواي والذي انعقد في مراكش بالمغرب (15 - 18 إبريل 1994)، ويعتبر إنشاء هذه المنظمة الجديدة نقطة انطلاق في العلاقات التجارية الدولية حيث أعقب التوقيع عرض نتائج أعمال الجولة على برلمانات الدول للمصادقة عليها، ثم بدأ العمل على تطبيق الالتزامات وممارسة الحقوق التي ترتبها الاتفاقات الدولية متعددة الأطراف التي تمخضت عنها هذه المفاوضات.

ومن مهام منظمة التجارة العالمية ما يلي:

- تسهيل تطبيق نتائج اتفاقية أورجواي.
- توفير مظلة لمباحثات التجارة متعددة الأطراف ووضع الإطار العام لتطبيق النتائج.
- الإشراف على آليات مراجعة السياسات التجارية.
- التعاون مع البنك الدولي وصندوق النقد الدولي.

وتقرر أن تبدأ منظمة التجارة العالمية WTO أعمالها اعتباراً من أول يناير عام 1995 بعد إنهاء الإجراءات الدستورية في الدول التي قامت بالتوقيع عليها.

وتقوم هذه المنظمة بالإشراف على كل ما يخص مكونات التبادل التجاري العالمي وهي:

- التجارة في السلع.
- التجارة في الخدمات.
- حقوق الملكية الفكرية TRIPS.
- مقاييس الاستثمار المتعلقة بالتجارة TRIMS.

6 - الهيكل التنظيمي لمنظمة التجارة العالمية:

إن واضعي اتفاقات التجارة العالمية قد انتهوا إلى بناء الهيكل التنظيمي لمنظمة التجارة العالمية وفق مبدأ تعدد الأجهزة لتحقيق مقتضيات واعتبارات تقسيم العمل وتوخي السرعة والفاعلية في اتخاذ القرارات، مع تنوع اختصاصات هذه الأجهزة من ناحية أخرى إذ توجد مجموعتان من الأجهزة، الأولى: ذات طابع عام، والثانية: أجهزة متخصصة تباشر اختصاصات محددة في مجالات مختلفة أو قطاعات محددة في كل ما يخص التجارة الدولية. وفيما يلي إيضاح هذه الأجهزة:

أولاً ــ الأجهزة العامة:

وتشمل كلاً من: المؤتمر الوزاري، المجلس العام، الأمانة، جهاز تسوية المنازعات، جهاز استعراض السياسة التجارية.

أ - المؤتمر الوزاري:

- يتكون المؤتمر الوزاري من ممثلي جميع الأعضاء، ويضطلع بالمهام الرئيسية للمنظمة ولـــه سلطة اتخاذ القرارات في جميع المسائل مثل: منح العضوية، سريان وتعديل الاتفاقات، الإعفاء من الالتزامات، إنشاء اللجان.

ب – المجلس العام:

- يعد هذا المجلس الجهاز المحوري للمنظمة إذ يمارس مجمل نشاطات المنظمة من أنشطة إدارية ومراجعة السياسات التجارية وتسوية المنازعات، والإشراف على أعمال المجالس النوعية، إلى جانب التشاور والتنسيق مع المنظمات الأخرى.

جـ – الأمانة:

- ويماثل وضع الأمانة العامة مثيله في المنظمات الدولية الأخرى ومسئوليات مدير وموظفي الأمانة ذات طابع دولي.

د – جهاز تسوية المنازعات:

- تشمل مهمة جهاز تسوية المنازعات كافة المنازعات الدولية التجارية المتعلقة بكل من اتفاقية إنشاء منظمة التجارة العالمية والاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف (السلع – الخدمات – حقوق الملكية)، وكذلك الاتفاقيات الأخرى كتلك المتعلقة بالتكامل الإقليمي من اتحادات جمركية، ومناطق حرة ومدى تطابقها مع اتفاقية مراكش والاتفاقات المعنية الأخرى.

هـ – جهاز استعراض السياسة التجارية

- ويهدف إنشاء هذا الجهاز إلى إنشاء آلية لاستعراض السياسات التجارية في إطار منظمة التجارة العالمية لتحقيق فهم وتقدير منتظم وعلى نطاق جماعي لكامل نطاق السياسات والممارسات التجارية لمختلف الأعضاء بهدف القيام بتقويم عام وشامل للعلاقة بين السياسات والممارسات من ناحية والنظام الدولي التجاري من ناحية أخرى.

ثانياً ـ الأجهزة المتخصصة:

تنقسم الأجهزة المتخصصة في هذه الاتفاقية إلى نوعين، الأول يتعلق بقطاع من القطاعات التجارية محل التنظيم ويسمى المجالس، أما الثاني فيختص بمسائل محددة ويطلق عليها اللجان.

أ – المجالس:

تم النص في اتفاقية مراكش لعام 1994 على إنشاء ثلاثة مجالس يختص كل واحد منها بأحد قطاعات التجارة الدولية وهي:

- مجلس شئون تجارة السلع: والذي يشرف على سير اتفاقات التجارة متعددة الأطراف في مجال السلع.
- مجلس شئون تجارة الخدمات: ويشرف على سير الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وتنفيذها من خلال الالتزامات المحددة للدول الأعضاء في الاتفاقية.
- مجلس الملكية الفكرية: ويقوم هذا المجلس بالإشراف على سير الجوانب المتصلة بالتجارة لحقوق الملكية الفكرية إذ هو الأداة لتنفيذ الملكية الفكريـــــة.

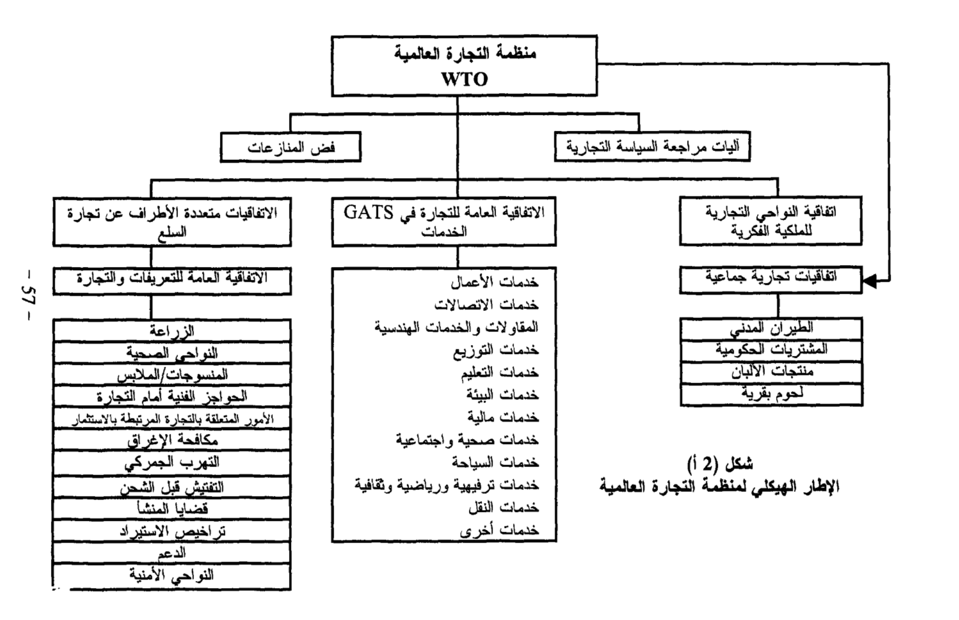
ب – اللجان:

وهي نوعـــان: نوع حددته اتفاقية مراكش، وآخر تكفلت ببيانه اتفاقات تجارة السلع:

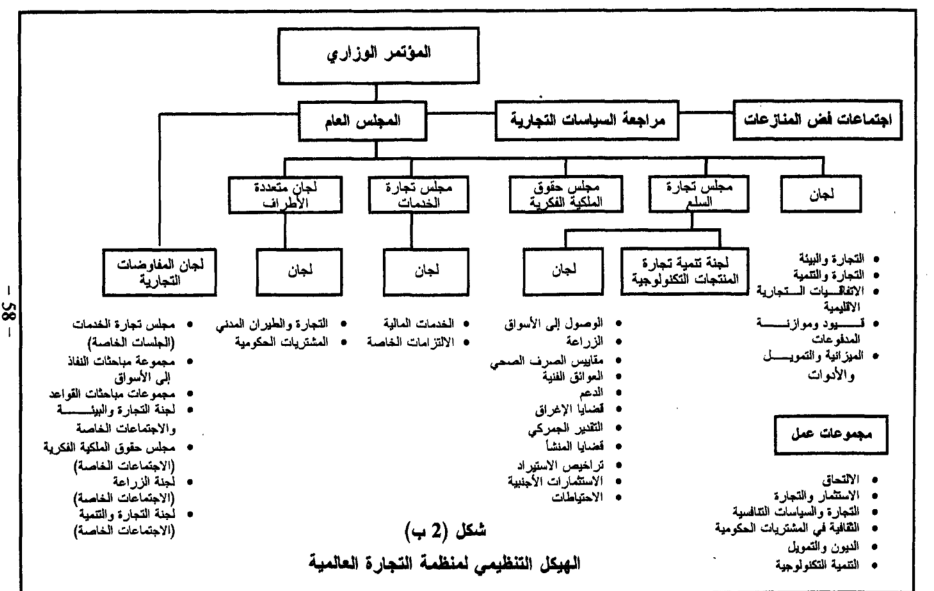
- اللجان الواردة في اتفاقية مراكش:
  - وهي لجان التجارة والتنمية، قيود ميزان المدفوعات، الميزانية والمالية.
- اللجان الواردة في اتفاقيات تجارة السلع:

- هناك لجان معنية بالقيود الفنية على التجارة المرتبطة بالاستثمار Trade Related Investment Measures (TRIMS) ، والزراعة والدعم والإجراءات التعويضية.

ويوضح شكلا (2أ) ، (2ب) هيكل منظمة التجارة العالمية، ويوضح شكل (3) الأجهزة العامة والمتخصصة بمنظمة التجارة العالمية.

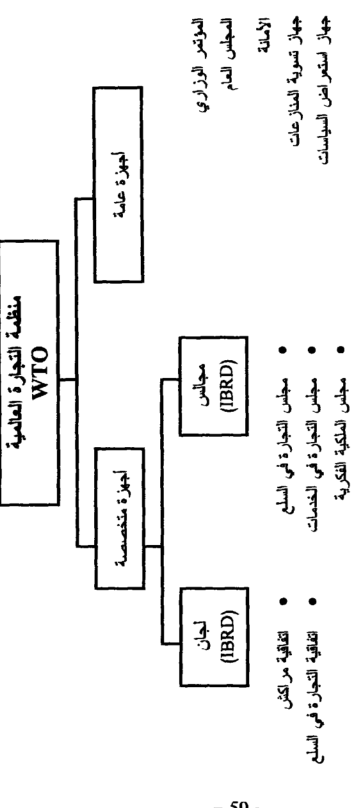


شكل (2 أ)
الإطار الهيكلي لمنظمة التجارة العالمية



شكل (2 ب)

الهيكل التنظيمي لمنظمة التجارة العالمية



شكل (3)

الأجهزة العامة والمتخصصة بمنظمة التجارة العالمية

7- المحاور الرئيسية لمنظمة التجارة العالمية:

هناك مجموعة من المحاور الأساسية تقوم عليها منظمة التجارة العالمية والتي بناءً عليها أصبحت ركناً أساسياً من أركان النظام الدولي الجديد وهذه المحاور هي:

أولاً ـ أهداف منظمة التجارة العالمية:

تهدف منظمة التجارة العالمية إلى إيجاد منتدى للتشاور بين الدول الأعضاء حول المشكلات التي تواجه التجارة العالمية، وآليات لفض المنازعات التي تنشأ بينهم، إضافة إلى تقديم بعض المساعدات الفنية والمالية للدول الأعضاء بها. وفي ما يلي بعض التفصيلات عن أهداف منظمة التجارة العالمية:

أ – إيجاد منتدى للمفاوضات التجارية:

تهدف منظمة التجارة العالمية إلى جمع الدول في شبه منتدى أو ناد يتباحث فيه الأعضاء في شتى الأمور التجارية ويتفاوضون ضمن جولات متعددة الأطراف، فمن جهة تؤمن اجتماعات اللجان الفرعية الدورية في المنظمة فرصة للقاءات الدائمة بين ممثلي الأعضاء وتتيح المجال أمامهم لمناقشة المشاكل المهمة ومواكبة التطورات في شئون المنظمة التجارية.

ومن جهة ثانية فإن منظمة التجارة العالمية تجمع الدول الأعضاء في جولات محادثات منتظمة بشأن علاقاتهم التجارية المستقبلية. وقد ورثت منظمة التجارة العالمية فكرة المفاوضات الدورية متعددة الأطراف عن سلفها الجات (الاتفاقية العامة للتعريفة الجمركية والتجارة). وتهدف كذلك إلى تحقيق مستوى أعلى من التحرير ودخول الأسواق في القطاعات المعنية.

ب- تحقيق التنمية:

تسعى منظمة التجارة العالمية إلى رفع مستوى المعيشة للدول الأعضاء والمساهمة في تحقيق التنمية الاقتصادية لجميع الدول وبخاصة النامية التي تزيد نسبة

عدد أعضائها في المنظمة عن 75% من جملة الأعضاء، وتلك التي تمر بمرحلة انتقالية إلى اقتصاد السوق. وتمنح المنظمة الدول النامية معاملة تفضيلية خاصة، فتعطيها فترات سماح أطول من تلك التي تمنحها للدول المتقدمة، وتمنحها مساعدات تقنية والتزامات أقل تشددا من غيرها. وتعفى الدول الأقل نمواً من بعض أحكام اتفاقيات منظمة التجارة العالمية.

جـ - تنفيذ اتفاقية أورجواي:

أنيط بمنظمة التجارة العالمية تنفيذ اتفاقية أورجواي، والتي تحتاج من أجل تحسين سير أعمالها إلى إطار مؤسسي سليم وفعال من الناحية القانونية على خلاف الجات.

د - حل المنازعات بين الدول الأعضاء:

لم تكن آلية الجات كافية لفض المنازعات بين الدول الأعضاء التي قد تنشأ بسبب الاختلاف حول تفسير أحكام واتفاقيات جولة أورجواي نظراً لكثرتها وتشعبها وبسبب المشاكل التي عانت منها على مدى الخمسين عاما الماضية، لذلك كان من الضروري إنشاء آلية فعالة وذات قوة رادعة، تمثلت هذه الآلية في منظمة التجارة العالمية.

هـ - إيجاد آلية تواصل بين الدول الأعضاء:

تلعب الشفافية دوراً مهماً في تسهيل المعاملات التجارية بين الدول، خاصة مع تعدد التشريعات وتنوع القطاعات التجارية والابتكارات، لذلك تفرض معظم اتفاقيات منظمة التجارة العالمية على الدول الأعضاء إخطار غيرها بالتشريعات التجارية وغيرها من الأنظمة والأحكام ذات العلاقة والتأثير على شئون التجارة الدولية. كما تلعب الاتفاقية الخاصة بمراجعة السياسات التجارية للدول الأعضاء بشكل دوري دورا مهما في هذا المجال، فهي تتيح فرصة للدول الأعضاء للإطلاع على النظام التجاري لكل دولة على حدة ومناقشة جميع جوانبه وإبراز النواحي التي قد تتعارض مع الالتزامات التي تفرضها اتفاقيات المنظمة.

إن وجود تشريعات قانونية ثابتة وعادلة ضروري لقيام مشروعات تجارية ضخمة عبر الحدود، فالاستثمار العالمي يعول بشكل كبير على الثبات والاستقرار وهو ما يعبر عنه بـــ "توقع المسار"، وتحاول المنظمة تأمين ذلك، فعلى سبيل المثال تحاول إيجاد سقف للتعريفة الجمركية، من خلال إلزام الدول الأعضاء بقواعد معينة في التجارة تكون معروفة للجميع.

ثانياً - نطاق عمل المنظمة:

لنطاق عمل منظمة التجارة العالمية طبيعة مزدوجة، فهو من ناحية عالمي، وشامل من ناحية أخرى.

1 - النطاق العالمي:

تنقسم المنظمات الدولية إلى منظمات عالمية وأخرى إقليمية، والمنظمة العالمية هي تلك المنظمة التي تضم كل الدول أو تسمح بإمكانية انضمام كل الدول إليها، أما المنظمة الإقليمية فهي تلك المنظمة الجزئية التي لا تضم في عضويتها إلا عددا محددا من الدول لوجود رابطة تضامن جغرافية أو أمنية أو اقتصادية تجمعها فيما بينها.

ونصوص اتفاقية مراكش تؤكد اتصاف منظمة التجارة العالمية "بالعالمية"، فالعضوية مفتوحة ومن السهل الحصول عليها، حيث تتعدد أنواعها إلى:

(أ) العضوية الأصلية:

وهي تثبت وفقا للمادة الحادية عشرة من اتفاقية مراكش للأطراف المتعاقدة في اتفاقية جات 1947.

(ب) العضوية بالانضمام:

وهي تمنح - وفقا للفقرة الأولى من المادة 12 لذات الاتفاقية - لكل دولة وفقاً للشروط التي يتفق عليها بينها وبين المنظمة.

(ج) العضوية للدول الأقل نموا:

وهي من أهم مظاهر الاتجاه نحو عالمية المنظمة، فالاتجاه العام هو تسهيل انضمام الدول الأقل نمواً لمنظمة التجارة العالمية، فهذه الدول لا يتطلب منها أن تقدم تعهدات أو تنازلات إلا في الحدود التي تتفق مع مرحلة تنمية كل منها (المادة 2/11).

(د) العضوية للأقاليم الجمركية "الاقتصادية":

وهو مظهر لمواكبة أحكام اتفاقية مراكش للتطورات في العلاقات الدولية، إذ أصبح إنشاء التكتلات الاقتصادية الإقليمية من الظواهر المهمة في إطار المجتمع الدولي، فإنه بمقتضى المادة 1/12 للمجموعات الاقتصادية الحق في الانضمام للمنظمة.

2 – النطاق الشامل:

تمخضت جولة أورجواي للمفاوضات التجارية متعددة الأطراف والموقع عليها في مراكش بتاريخ 15 أبريل 1994 عن اتفاقات متعددة لتغطي مجمل التجارة الدولية (السلع – الخدمات – حقوق الملكية الفكرية) ولم يقتصر الأمر على شمول كل هذه القطاعات بالتنظيم بل تعداه إلى وضع قواعد لفض المنازعات التي تنشب بشأن تطبيق الاتفاقات الدولية المبرمة في هذا النطاق.

ثالثاً – وضع الدول في المنظمة (بين المساواة القانونية ومحاولة تحقيق المساواة الفعلية):

حاول واضعو اتفاقية مراكش وملاحقها إحداث نوع من التوازن بين الدول الأعضاء في إطار تحديد مركز كل منها في منظمة التجارة العالمية، فالمساواة بين دول مختلفة الإمكانات بدرجات شاسعة يؤدي في النهاية إلى عدم العدالة، لذا قررت اتفاقية مراكش وملاحقها المختلفة تبني مجموعة من النصوص بهدف محاولة إيجاد أوضاع تمثل نوعا معيناً من المساواة الفعلية فيما بين الدول الأعضاء لدى حدوث

أمور من شأنها أن تؤثر على الأوضاع الفعلية بين الدول في المرحلة الثانية لسريان الاتفاقية وملاحقها ويتضح ذلك من خلال:

1- المساواة القانونية:

(أ) المساواة في التصويت (صوت واحد لكل دولة):

تتجلى المساواة في التصويت فيما بين الدول في منح كل دولة صوتا واحداً أيا كان وضعها من الناحية الفعلية. إذ تنص المادة 1/9 من اتفاقية مراكش على أن لكل دولة عضو في المؤتمر الوزاري والمجلس العام صوتاً واحداً يمكن استخدامه عند الاقتراع على أي قرار بالمنظمة.

(ب) اتخاذ القرارات بالتوافق:

مسايرة لجات 1947 حبذت اتفاقية مراكش الالتجاء إلى اعتماد القرارات "بالتوافق"، ويعد التوافق بمثابة صيغة جديدة للإجماع الذي يتحقق بصورة ضمنية. والتوافق يتم لدى اتخاذ القرار بدون التجاء إلى التصويت وغياب الاعتراض على النص إذ تنص المادة 1/2 على أن تستمر المنظمة في اتخاذ القرارات بتوافق الآراء حسب الممارسة المتبعة بموجب اتفاقية جات 1947، فهذه هي القاعدة العامة، وإلا تم الالتجاء للتصويت وفقاً لما ورد بشأنه.

إن الأخذ بمبدأ الإجماع يعتبر إقراراً وتكريساً للمساواة القانونية بين الدول.

(ج) تعديل الاتفاق المنشأ (الاتفاقات التجارية متعددة الأطراف):

فالحق في التعديل يُمنح لكل دولة (مادة 1/10)، وهناك تعديلات يتطلب قبولها من جميع الدول مثل المادة الأولى من اتفاقية التجارة في الخدمات الخاصة بنطاق الاتفاقية.

(د) حق الانسحاب:

وهو حق تتم ممارسته في حالتين:

الأولى: لدى حدوث تعديلات في الأجزاء الأول والثاني والثالث من اتفاقية التجارة في الخدمات وملحقاتها.

الثانية: الانسحاب العام ويسري ذلك وفقاً للمادة 1/15 من الاتفاقات التجارية متعددة الأطراف.

(هـ) مراقبة السياسة التجارية

في إطار مباشرة جهاز استعراض السياسات التجارية لمهامه الموضحة في الملحق (3) من الاتفاقية فإن كل دولة تتعهد بتقديم تقرير مفصل عن سياستها التجارية.

2- محاولة المساواة الفعلية

إن وجود ظروف فعليه تمنع من تطبيق اتفاقات جات 1947 كان ماثلا أمام اتفاقات التجارة متعددة الأطراف، لذا تم إقرار مجموعة من الاستثناءات تجئ في مجملها كاعتراف ضمني بضرورة العمل على عدم إقرار المساواة الفعلية بين الدول، ومن أهم هذه الإعفاءات "الاستثناءات":

(أ) الإعفاءات العامة

وهي إعفاءات عامة تسري على جميع الدول وذلك في حالات:

- حدوث أزمات تلحق بميزان المدفوعات لدولة عضو.
- وجوب الحماية للإنتاج الوطني.
- اتخاذ إجراءات مكافحة الإغراق.

(ب) الإعفاءات الخاصة بالدول النامية

وهي مجموعة من الإعفاءات التي تتمتع بها الدول النامية بالنظر إلى الصعوبات التي تواجهها في إحداث عملية التنمية، ومن هذه الإعفاءات:

- يعطي الأعضاء معاملة تفضيلية وأكثر رعاية للبلدان النامية الأعضاء.
- الإعفاء المؤقت من تطبيق شرط المعاملة الوطنية والقيود الكمية.

الفصل الثالث

الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية
وموقف الالتزامات للدول المنضمة حديثاً

الفصل الثالث

الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية
وموقف الالتزامات للدول المنضمة حديثاً

1 - إجراءات الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية:

بلغت أعداد الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية حتى أبريل عام 2004 طبقاً لبيانات المنظمة 147 عضواً، ويوضح الجدول رقم (1) موقف عضوية الدول العربية حتى أغسطس 2002.

جدول رقم (1)
موقف عضوية الدول العربية
في منظمة التجارة العالمية WTO (حتى أغسطس 2002)

م	اسم الدولـــة	الموقف من العضوية
1	المملكة الأردنية الهاشمية	عضو منذ 11 أبريل 2000
2	دولة الإمارات العربية المتحدة	عضو منذ 10 أبريل 1996
3	مملكة البحرين	عضو منذ 1 يناير 1996
4	الجمهورية الجزائرية	غير عضو – مراقب – فريق العمل تأسس منذ 17 يونيه 1987.
5	الجمهورية التونسية	عضو منذ 29 مارس 1995
6	المملكة العربية السعودية	غير عضو – مراقب – فريق العمل تأسس في 21 يوليه 1993
7	جمهورية السودان	غير عضو : مراقب
8	الجمهورية العربية السورية	غير عضو
9	جيبوتي	عضو منذ 31 مايو 1995
10	سلطنة عمان	عضو منذ 9 نوفمبر 2000
11	دولة فلسطين	غير عضو

م	اسم الدولـــة	الموقف من العضوية
12	دولة قطر	عضو منذ 13 يناير 1996
13	دولة الكويت	عضو منذ 1 يناير 1995
14	الجمهورية اللبنانية	غير عضو – فريق العمل تأسس في 15 ابريل 1999 – مراقب
15	المملكة المغربية	عضو منذ 1 يناير 1995
16	موريتانيا	عضو منذ 31 مايو 1995
17	الجماهيرية العربية الليبية	غير عضو
18	الجمهورية اليمنية	غير عضو – مراقب – فريق العمل تأسس في 17 يوليه 2000
19	العراق	غير عضو : تم منحه صفة مراقب في 2000/12/10
20	الصومال	غير عضو
21	جمهورية مصر العربية	عضو منذ 30 يونيو 1995
22	جزر القمر	غير عضو

إن عملية الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية هي عملية معقدة وطويلة الأجل ويجب أن ينظر إليها في ضوء خبرات الدول التي انضمت حديثاً إلى المنظمة.

من الممكن للبلدان غير الأعضاء وأي إقليم جمركي منفصل في منظمة التجارة العالمية الحصول على مركز المراقب من أجل الإلمام بالأنشطة التي تضطلع بها؛ وذلك بهدف السعي إلي الانضمام إليها في غضون فترة حوالي خمس سنوات مع التمتع بمركز مراقب.

وبمقتضى المادة 2 من اتفاق منظمة التجارة العالمية فيلزم أن يقدم طالب الانضمام إشعاراً إلى المدير العام يبين فيه رغبته في الانضمام إليها ويتم تعميم هذا الإشعار على جميع الدول الأعضاء ثم ينظر المجلس العام في الطلب ثم يقوم بإنشاء فرقة عاملة تعنى بطلب انضمام هذا البلد. ويتم التوافق بين الأعضاء على إنشاء الفرقة العاملة وعلى صلاحيتها والتي تكون عضويتها مفتوحة لجميع الأعضاء المهتمين

بالأمر حيث يشارك ما بين 20 إلى 40 بلداً من الأعضاء في كل فرقة عاملة وذلك حسب اهتمام الأعضاء كل على حدة، ويوضح الشكل رقم (1) ملخصاً لعملية الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية.

2 - شروط الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية:

2-1 عـــام:

منذ بدء سريان اتفاق منظمة التجارة العالمية وحتى أول يناير سنة 2002 كان هناك 28 بلداً من البلدان دخلت في عملية الانضمام، وقد تم حتى هذا التاريخ الانضمام الكامل لعدد 15 بلداً. ويتبين بوضوح من شروط انضمام هذه البلدان أنها قد قبلت مستوى من التعهدات والالتزامات يتجاوز بكثير ذلك المستوى الذي قبله الأعضاء الأصليون في المنظمة ذات مستويات التنمية المماثلة، وأنها لم تتمكن إلى حد بعيد من الاستفادة من المعاملة الخاصة والتفضيلية المتاحة بمقتضى اتفاقات المنظمة.

وطبقاً للمادة الثانية عشرة من اتفاقية منظمة التجارة العالمية فإنه "يجوز لأي بلد الانضمام بشروط يتفق عليها بينه وبين المنظمة، كما أن هذه المادة لا تحدد مستويات الالتزامات المتوقعة من البلدان الساعية إلى الانضمام أو نطاق ومدى المطالب التي يمكن أن تطالب بها هذه البلدان". ومن ثم فإن الأمر يستلزم التفاوض حول كل قضية من القضايا ذات الصلة بالانضمام.

وقد يتعين على البلدان المنضمة حديثاً قبول التزامات تفوق تلك التي قبلها الأعضاء الأصليون مثل:

- عدم انطباق الحقوق المتاحة للأعضاء الأصليين للمنظمة بمقتضى الاتفاقات مثل: الفترات الانتقالية – التحول نحو تطبيق "فرض" التعريفات الجمركية – التدابير الوقائية الخاصة بالمنتجات الزراعية.

وهذا يعرف بتعبير "منظمة التجارة العالمية ناقص" أي التزامات أدنى من متطلبات منظمة التجارة العالمية.

- المجالات غير المشمولة باتفاقات منظمة التجارة العالمية مثل الالتزامات المتعلقة بالخصخصة ونظام الاستثمار وعمليات تثبيت تعريفات الصادرات. وهذا يعرف بتعبير "منظمة التجارة العالمية زائد".

2-2 أهم الشروط والإجراءات:

تضم منظمة التجارة العالمية في عضويتها 144 دولة ومن المتوقع أن يزداد هذا العدد في السنوات القادمة حيث تتفاوض دول عديدة حالياً للانضمام إليها وهناك 20 دولة لم تتقدم بعد للعضوية في المنظمة، وتشترط WTO عدة شروط على الدول الراغبة في الانضمام إليها، كما توجد بعض الإجراءات الواجب اتباعها للانضمام إلى المنظمة. وفيما يلي سرد لأهم الشروط والإجراءات.

شروط الانضمام إلى WTO:

أ- تقديم تنازلات للتعريفة الجمركية:

تشترط المنظمة على الدول الراغبة في الانضمام إليها تقديم جدول للتنازلات يحتوي على التعريفات الجمركية التي تشكل التزامات بحدود (نسب مئوية) لا يمكن رفعها من حيث المبدأ إلا في حالات خاصة.

ب- الالتزام باتفاقيات المنظمة:

تتعهد الدول الراغبة في الانضمام إلى المنظمة بالتوقيع على بروتوكول انضمام يشمل الموافقة على تطبيقه والالتزام بجميع اتفاقات المنظمة (ما عدا اتفاقية المناقصات الحكومية واتفاقية الطائرات المدنية حيث إنهما من الاتفاقات الاختيارية) أي عليها أن توافق على اتفاقات جولة "أورجواي" أي أنه لا سبيل أمام الدولة للاختيار بين الاتفاقيات بعكس ما كان سائداً أمام "الجات" وخاصة بعد جولة "طوكيو" حيث لم توقع معظم الدول النامية على نتائجها التي تمثلت في اتفاقيات خاصة.

ج- تقديم الالتزامات في اتفاقية التجارة العامة في الخدمات GATS:

تقدم الدول جدولاً بالالتزامات التي ستتبعها في قطاع الخدمات، يشتمل على قائمة بالاستثناءات والشروط في مجال تقديم الخدمات والقطاعات التي تقوم بتحريرها أمام موردي الخدمة الأجانب والقيود فيما يخص أسلوب توريد الخدمة والجدول الزمني الخاص بالغاء تلك القيود.

ثانياً – إجراءات التقديم والقبول:

يتم قبول الدول كأعضاء في المنظمة باعتماد إحدى الطريقــتين الآتيتين أو كليهما:

- الطريقة الأولى: تتلقى الدولة المعنية رسائل من لجنة مخصصة للنظر في طلبات العضوية الحديثة تكون في الغالب مكونة من الدول الصناعية الكبرى، إضافة إلى أهم الدول ذات العلاقة التجارية مع الدولة المقدمة لطلب العضوية وتشمل الطلبات قائمة بالسلع والخدمات التي ستشهد تخفيضاً في تعريفتها الجمركية.
- الطريقة الثانية: تتقدم الدولة صاحبة طلب العضوية بنفسها بقائمة تشمل تخفيضات في التعريفة الجمركية تكون أساساً للتفاوض.

وفي بعض الأحيان تتم الطريقتان معاً حيث تتقدم الدولة المعنية بقائمة لتخفيض التعريفات الجمركية وفي الوقت نفسه تتلقى قائمة بالتخفيضات المطلوبة من اللجنة المشكلة في النظر في العضوية.

ملاحظة: لا تشترط مبادئ واتفاقيات منظمة التجارة العالمية التطبيع التجاري بين أعضاء المنظمة.

3- مزايا العضوية في منظمة التجارة العالمية:

يمكن إيجاز المزايا في الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية على النحو التالي:

- إن تنفيذ اتفاقات منظمة التجارة العالمية بوجه عام يجعل من الممكن توسيع نطاق الفرص التجارية بالنسبة للبلدان الأعضاء.
- إن النظم متعددة الأطراف الأكثر صرامة تكفل وجود بيئة تجارية أكثر أمناً وتزيد من القدرة على التنبؤ بما قد يستجد وتقلل من أوجه عدم اليقين في العلاقات التجارية.
- لا يجوز إلا للدول الأعضاء ممارسة الحقوق المحددة في اتفاقات منظمة التجارة العالمية.
- إن اتفاقات منظمة التجارة العالمية تمس إلى حد كبير درجات الشفافية في سياسات التجارة وممارسات الشركاء التجاريين مما يفرز أمن العلاقات التجارية.
- يمكن للأعضاء اللجوء إلى آلية تسوية المنازعات التابعة لمنظمة التجارة العالمية للدفاع عن حقوقهم ومصالحهم التجارية.
- تمكن العضوية البلدان من النهوض بمصالحها التجارية والاقتصادية خلال المشاركة الفعالة في المفاوضات التجارية متعددة الأطراف في إطار منظمة التجارة العالمية. وهذه تضمن اتساق أية قواعد جديدة أو تعديلات للقواعد الموجودة مع مصالح الأعضاء.

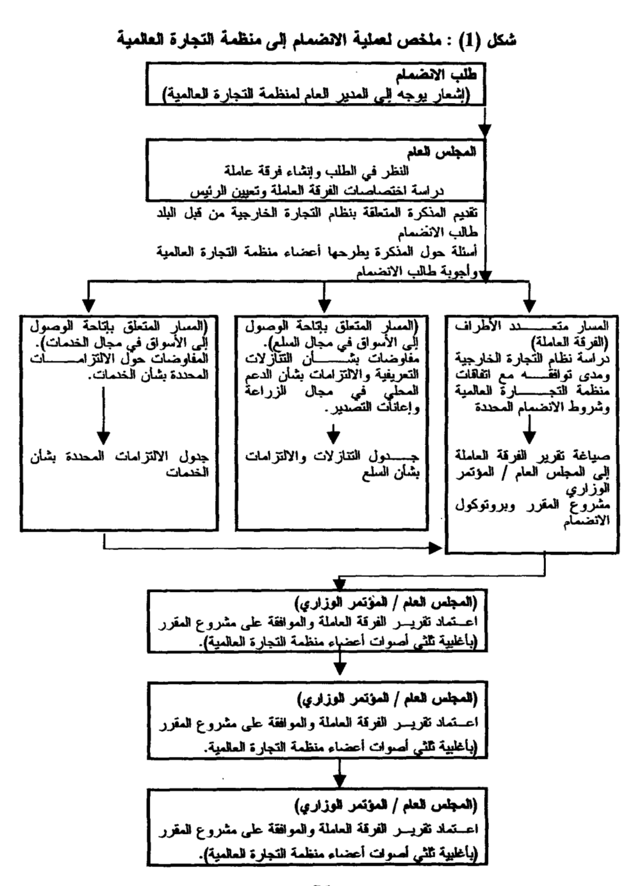
من المجالات التي قد يكون لعدم العضوية تأثير سلبي عليها ما يلي:

المنســوجات والملابس: حيث إنه يجري حالياً الإنهاء التدريجي لنظام الحصص المشـــمولة باتفاق المنسوجات المتعددة الآليات. وفضلاً عن ذلك من الممكن أن تواجه

البلدان غير الأعضاء قيودا جديدة على صادراتها من الملابس والمنسوجات دون حدود زمنية.

الزراعة: لن تستفيد الدول غير الأعضاء – في معظم الحالات – من فرص الوصول الحالية وستكون صادراتها من المنتجات الزراعية خاضعة لمعدلات تعريفية عالية، إضافة إلى إمكانية فرض قيود كمية على واردات المنتجات الزراعية من الدول غير الأعضاء.

شكل (1) : ملخص لعملية الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية



تدابير مكافحة الإغراق والتدابير الصحية: يحق لجميع الأعضاء طبقاً لاتفاقيات المنظمة المتعلقة بمكافحة الإغراق والإعانات والتدابير التعويضية الاستفادة من معيار التضرر في إطار عمليات التحقيق في مكافحة الإغراق وتحديد الرسوم التعويضية. ووفقاً للتشريعات في أهم البلدان التجارية لا يتم تطبيق معيار التضرر على المنتجات المستوردة من البلدان غير الأعضاء. وفضلاً عن ذلك تجد بعض البلدان غير الأعضاء نفسها في مواجهة تدابير تمييزيه تتعلق بمكافحة الإغراق تستهدف التصدى للاقتصاديات غير السوقية وتكون قدرتها على التظلم منها والطعن فيها محدودة للغاية.

التدابير الوقائية: لن تطبق على الدول غير الأعضاء الأحكام الأساسية لاتفاق منظمة التجارة العالمية بشأن التدابير الوقائية – وتواصل بعض أهم البلدان التجارية الاحتفاظ بتدابير تمييزية إضافية ضد ما يسمى بالبلدان التي تتولى فيها الدولة إدارة شئون التجارة بنفسها أو بلدان الاقتصاد غير السوقي، ولابد للبلد الساعي إلى الانضمام لمنظمة التجارة العالمية إدراج هذا الأمر في تقرير الفرق العاملة وفي بروتوكول الانضمام.

4 – المشاكل المتعلقة بالتوافق مع قواعد منظمة التجارة العالمية:

تتركز هذه المشاكل في أمرين مهمين هما:

- ضمان اتساق القوانين والأنظمة والإجراءات واللوائح مع الاتفاقات.
- المشاركة في جولات تحرير التجارة.

ولقد أوضحت الممارسات الفعلية لعديد من البلدان النامية والأقل نمواً اختلاف حدة تلك المشاكل والصعوبات في أشكالها ودرجاتها بحسب مستويات التنمية الاقتصادية والمؤسسية السائدة.

وعلى سبيل المثال فقد كان دور القانون في شرق آسيا ثانوياً في الأهمية بالنسبة لدور الروابط الأسرية والروابط الشخصية الأخرى. وقد كانت هناك قوانين رسمية لكنها كانت تستند إلى نماذج أجنبية ولم تكن هناك ثقة بالأوساط التجارية المحلية وتلك القوانين.

ومن ناحية أخرى فإن أمثلة أفريقيا في جنوب الصحراء ومعظم دول هذه المنطقة من الدول الأقل نموا ولذلك فإن التناقض يصبح أكثر وضوحاً، فالقوانين والمؤسسات القبلية المحلية المنشأ لا تتمشى مع متطلبات منظمة التجارة العالمية. كما أن تنفيذ القوانين المستوردة لا يفي تماماً بتلك المتطلبات. وقد أوضحت بعض التقارير أن التوافق مع قواعد المنظمة العالمية للتجارة على الأقل في بعض المجالات مثل قوانين الملكية الفكرية على سبيل المثال – هو أمر يستحيل تحقيقه – ومن ثم فإن هناك مشاكل تنفيذية حقيقية يجب أن تواجهها هذه المنظمة.

أما بالنسبة لبلدان أوربا الشرقية (الوسطى) فإن عملية التنمية فيها كانت تتم في الماضي على أساس كونها جزءاً من عملية التنمية في غرب أوربا وإن كانت بصورة أقل اكتمالاً من البلدان الواقعة في الغرب – ولذلك فإن عملية الانتقال إلى اقتصاديات السوق كانت في هذه المجموعة أقل إرهاقاً، كما تم إيجاد الحلول للمشاكل التي ظهرت لتأمين التوافق مع قواعد منظمة التجارة العالمية.

وإذا نظرنا إلى الأوضاع بالنسبة لمجموعة الدول العربية فإن الأمر يختلف بدرجة كبيرة فهناك قوانين وقواعد ونظم وممارسات ثابتة منذ عشرات السنين، وكان هناك اختلاف في التوجهات الاقتصادية إلا أنه منذ منتصف السبعينيات فقد أخذت العديد من الدول بسياسة الانفتاح الاقتصادي، وأخذت جمهورية مصر العربية على سبيل المثال بالتدرج في تطوير القوانين لتتمشى مع تلك السياسات وكانت عضواً "بالجات" منذ إنشائها، وبالتالي لم يكن انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية منذ إنشائها في عام 1994 يمثل مشكلة كبيرة في هذا الشأن، وكذلك الأمر بالنسبة للدول الثماني(*) الأخرى التي كانت أعضاء في هذه المنظمة منذ إنشائها.

(*) انضمت سوريا ولبنان إلى الدول الثلاث والعشرين المنشئة للجات إلا أنهما انسحبتا في الستينيات ودخلت تونس ومصر دورة طوكيو 1973 – 1979 وتبعتهما الكويت والمغرب وموريتانيا. وخلال جولة أورجواي ارتفع العدد إلى ثمانية بانضمام ثلاث دول خليجية هي الإمارات والبحرين وقطر.

(سنوضح فيما بعد شيئاً من تفصيل الإجراءات التي تمت في هذا الشأن أثناء انضمام كل من سلطـــنة عمـــان والمملكة الأردنية الهاشمية إلى المنظمة في عام 2000).

5 – المشاكل المتعلقة بتحرير التجارة:

إن الهدف الآخر لمنظمة التجارة العالمية – إلى جانب التوافق مع قواعدها هو : القضاء على الحواجز التجارية القائمة أو التقليل منها.

والفلسفة التي يقوم عليها هذا الهدف هو أن الفعاليات الاقتصادية تستجيب لخفض الحواجز التجارية من خلال زيادة المنافسة والكفاءة – ويعني هذا المفهوم ضمنياً وفقا لتفسير الدول المتقدمة – أنه يعود بالنفع على جميع الأعضاء بغض النظر عن مستوى التنمية الاقتصادية السائد. وأن بإمكان الوحدات الاقتصادية في جميع البلدان الأعضاء استخدام الظروف المحسنة للمنافسة بنفس القدر.

ومن ناحية أخرى فإن الواقع يشير إلى أن البلدان المتقدمة النمو وبعض البلدان النامية التي قطعت شوطاً من النمو هي وحدها القادرة حالياً على التمتع كلياً بمزايا تحرير التجارة حيث إن الوحدات الاقتصادية في هذه البلاد تتوافر لها جميع الظروف اللازمة للاستفادة من الفرص التي تتيحها التخفيضات في الحواجز التجارية، وذلك على عكس الأوضاع في البلاد النامية.

ولكن على الجانب الآخر فإن هذا الأمر يختلف من بلد إلى آخر حيث قد يؤدي تحرير التجارة في بعض الحالات إلى النهوض بالاقتصاد الوطني عن طريق جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وخلق بعض الوحدات المزدهرة وما قد يؤدي ذلك إلى ازدهار للاقتصاد الوطني.

6 – انضمام بلدان إلى منظمة التجارة العالمية:

6-1 موقف الانضمام:

أ – البلدان والأقاليم الجمركية التي استكملت عمليات انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية في الفترة 1995 – 2001

تم في هذه الفترة انضمام 15 بلداً وإقليم جمركي منفصل واحد. والبلدان التي انضمت هي:

الأردن – استونيا – إكوادور – ألبانيا – بلغاريا – بنما – جورجيا – الصين – عمان – قيرغيزستان – كرواتيا – لاتافيا – ليتوانيا – منغوليا – مولدونا – الإقليم الجمركي المنفصل لتايوان (مقاطعة تايوان الصينية).

ب– بلدان بصدد الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية:

هناك 28 بلداً في طريقها إلى الانضمام إلى WTO وهذه البلدان هي : الاتحاد الروسي – أذربيجان – أرمينيا – أندورا – أوزبكستان – أوكرانيا – بوتان – البوسنة والهرسك – بيلاروس – تونجا – الجزائر – جزر البهاما – لاو – مقدونيا – يوغوسلافيا الاتحادية – الرأس الأخضر – ساموا – السودان – سيشيل– طاجيكستان– غانوانو – فيتنام – كازاخستان – كمبوديا – السعودية – نيبال – اليمن.

ويتبين من هذا أنه من ضمن هذه المجموعة التي مازالت تسعى للانضمام للمنظمة هناك خمس دول عربية هي: الجزائر – السعودية – لبنان – السودان – اليمـــن .

ومن الملاحظ أيضاً أن هذه المجموعة تضم تسع دول من الدول الأقل نمواً من ضمنها دولتان عربيتان هما اليمن والسودان.

ومن الملاحظ أيضاً أنه طبقاً للبيانات الصادرة عن منظمة الانكتاد فإن الجزائر تعتبر من أقدم الدول في هذا الشأن حيث تقدمت بطلب الانضمام منذ شهر يونيو 1987.

إضافة إلى ذلك فقد تقدمت مؤخراً كل من الجمهورية العربية السورية في شهر أكتوبر 2001 والجماهيرية العربية الليبية في شهر ديسمبر 2001 بطلبي انضمام إلى منظمة التجارة العالمية، أي إنه منذ إنشاء منظمة التجارة العالمية في عام 1995 يكون هناك دولتان عربيتان قد انضمتا إلى هذه المنظمة، وسبع دول عربية في طريقها إلى الانضمام، ذلك إضافة إلى تسع دول هم في الأصل أعضاء في هذه المنظمة منذ إنشائها.

2-6 الالـــتزامات التـــي تقدمت بها الدول العربية المنضمة حديثاً إلى منظمة التجارة العالمية:

مقدمـــة

تلزم اتفاقيات الجات أي عضو يرغب في الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية بتنفيذ بنود الاتفاقيات في المجالات الثلاث وهي:

- الدخول إلى الأسواق (اتفاقية السلع وملحقاتها).
- اتفاقية الخدمات وملاحقها.
- اتفاقية جوانب التجارة المتصلة بالملكية الفكرية.

وعلى أن يتم ذلك من خلال التفاوض مع البلدان الأعضاء في المنظمة. وهناك أربعة مبادئ أساسية لمنظمة التجارة العالمية هي:

- حماية الصناعة بواسطة التعريفات الجمركية وحدها ويحظر فرض قيود كمية إلا في عدد محدود من الحالات.

- تثبيت التعريفات الجمركية وعدم زيادتها عن الحد الذي تم تثبيتها عليه.
- الالتزام بمبدأ معاملة الدولة الأولى بالرعاية (MFN) أي الالتزام بعدم التمييز ضد السلع بسبب المنشأ (مع بعض الاستثناءات في حالات التكتلات الإقليمية وحالات الدول المستفيدة من نظام الأفضليات المعمم).
- الالتزام بالمعاملة الوطنية (NT) أي عدم التمييز بين المنتجات المستوردة ومثيلاتها المنتجة محلياً (مع استثناء الضرائب المحلية مثل ضرائب المبيعات والقيمة المضافة).

وبالنظر إلى أن الالتزامات التي تقدمت بها الدول المنضمة حديثاً إلى منظمة التجارة العالمية أي بعد إنشائها في عام 1995 تختلف بعض الشئ بين الدول التي انضمت حديثاً إلى المنظمة (15 دولة) كانت هناك دولتان هما سلطنة عمان والمملكة الأردنية الهاشمية. فإن الجزء التالي يستعرض الالتزامات التي تقدمت بها سلطنة عمان كمؤشر للالتزامات التي ستتقدم بها الدول الراغبة في الانضمام.

6-3 التزامات سلطنة عمان:

أولاً - في مجال البضائع:

يعرف هذا الالتزام بسقوف التعريفة الجمركية التي يجب ألا يجري تجاوزها إلا في حالات اضطرارية ومن خلال مفاوضات أو تبريرات وفق قواعد المنظمة، وقد استطاعت سلطنة عمان وضع سقوف عالية للعديد من المنتجات.

- المنتجات الزراعية: تم الاتفاق على تثبيت سقف التعريفة لغالبية المنتجات الزراعية عند معدل 15% باستثناء: التمور والموز (100%) - الحليب السائل 75% - الفواكه والخضار (30% - 80%) - البيض (20% - 75%) - التبغ (150%) - الكحول (200%).
- المنتجات الصناعية: تثبت سقوف التعريفة الجمركية بشكل عام عند 15% إلا في حالات الأسماك (20%) - النفط والمنتجات النفطية (20%) - الكيماويات (من صفر إلى 6.2%) - المواد الصيدلانية (صفر%) - الورق

– معدات الإنشاء – المعدات الطبية – الطائرات – السفن – القوارب (5%)
تصبح التعريفات الواردة نافذة المفعول خلال فترة تتراوح من صفر إلى خمس سنوات.

وهذا الأمر يعني : أن هذه السقوف أعلى أو مساوية لسقف التعريفة الحالية في أغلب الأحوال، حيث إن هذه التعريفة الحالية هي أصلاً متدنية، هناك فترة سماح لبعض البضائع، مع إمكانية رفع المعدل المطبق وقت الحاجة.

ثانياً – في مجال الخدمات:

التزمت سلطنة عمان في مجال تجارة الخدمات بفتح أسواقها لموردي الخدمة الأجانب لتقديم الخدمات سواء من خلال تأسيس وجود تجاري في عمان بشكل مباشر، أو بما يعرف "عبر الحدود". وقد تم الالتزام بفتح القطاعات التالية بشكل عام :

- خدمات الأعمال
- خدمات النقل البحري
- خدمات مهنية – القانونية – المحاسبة – تدقيق الحسابات – الاستشارات الإدارية وغيرها.
- خدمات في مجال الأعمال : الحاسوب – الإعلانات
- خدمات الإنشاءات والتشييد.
- خدمات في مجالات التعليم والصحة والبيئة
- بعض الخدمات السمعية والبصرية
- خدمات التوزيع
- خدمات الإعلان

6-3-1 الالتزامات الأفقية:

ومن أجل حماية المصالح الوطنية في مجال توريد الخدمات وضعت السلطة قيوداً وحددت بعض المجالات وتم تضمين ذلك في عروض الخدمات التي تقدمت بها السلطنة وتم الاتفاق عليها وهي:

أ - تحديد المساهمة الأجنبية:

تم تحديد المساهمة الأجنبية بنفس النسب الحالية (51.49%) حتى نهاية عام 2000 وتقل النسب ابتداء من 2001/1/1 لتصبح (30.70%) أي تحدد رأس المال الأجنبي بنسبة 70% مع الاحتفاظ بالنسب التالية في القطاعات الحساسة حتى بعد عام 2000 كما يلي:

- خدمات عرض الأفلام السينمائية وتوزيع الأشرطة المرئية (49%).
- امتلاك دور السينما وتشغيلها (51%).
- المطاعم (49%)
- بيع وتسويق خدمات النقل الجوي (51%).
- خدمات الجو الآلي (بواسطة الحاسب الآلي للرحلات الجوية) (51%).
- خدمات التخزين والمخازن (51%)
- خدمات تنظيف المباني والتغليف (51%).

ب- الشكل القانوني (المؤسسات الأجنبية):

- تم الاتفاق في بعض القطاعات سواء أكانت مملوكة بالكامل للشركات الأم الأجنبية، أو بشكل شراكة مع الدولة المضيفة. على وجودها طبقاً للجدول التالي:
- الحاسب الآلي والخدمات التابعة له المملوكة بالكامل للشركة الأم (بداية 2003).

- خدمات الاتصالات المملوكة بالكامل للشركات الأجنبية الأم (2005).
- خدمات مصرفية : يسمح للفروع بالاستمرار وكذلك الجديدة منذ البداية، أما بالنسبة لفروع الشركات الأم المملوكة بالكامل (بداية 2003).
- خدمات التأمين : يسمح لفروع الشركات الأم المملوكة بالكامل (بداية 2003).
- خدمات مالية أخرى (الأوراق المالية) يسمح للفروع المملوكة بالكامل للشركات الأم منذ البداية.

ج- حجم الوجود الشخصي Number of foreign personnel:

كان للدول المتقدمة الحق عندما تؤسس تمثيلاً تجارياً لها في السلطنة في إحضار أي عدد من الأجانب من الخارج ليشغلوا المراكز الرئيسية مثل المدراء – المدراء التنفيذيين – الإحصائيين – وهذا التقليد أصبح مخالفاً تماماً للسياسة التي تتبعها الدولة من ناحية التوسع في استخدام العمالة الوطنية.

وقد استطاعت سلطنة عمان أثناء المفاوضات الحصول على موافقة الدول على تحديد نسبة الأشخاص الأجانب في شركات الخدمات الأجنبية بما لا يزيد عن 20% من قوة العمل البشرية في كل منها.

د – قبول الالتزامات في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية الأخرى:

من المعلوم أن الانضمام إلى المنظمة يتطلب قبول جميع الاتفاقيات المرتبطة بها والقيام بإصدار أو تعديل لبعض القوانين والقرارات على المستوى الوطني لتصبح ملائمة مع متطلبات هذه الاتفاقيات.

وفي هذا الشأن اتخذت سلطنة عمان الإجراءات التالية:

في مجال الزراعة:

لاتسمح اتفاقية منظمة التجارة العالمية بالحظر أو التقييد الكمي – وعليه، فقد تقرر إلغاء الحظر والتقييد الكمي بالنسبة للحليب السائل والفواكه والخضروات وتحل

محلهما تعريفة جمركية عالية للتمر والموز 100%، للفواكه والخضروات في موسم الانتاج 80%، خارج الموسم 30%، البيض والحليب 75%.

لا تقدم السلطنة دعما تصديريا للزراعة، أما بالنسبة لدعم المنتج المحلي الزراعي فيمكن تقديم الدعم بنسبة لا تتجاوز 10% من قيمة الناتج الإجمالي للزراعة في البلاد – ويمكن للسلطنة تقديم الدعم المسموح به.

اتفاقية الملكية الفكرية المتصلة بالتجارة (TRIPS)

يلتزم الأعضاء بشكل كامل بما جاء في هذه الاتفاقية، وبالإضافة إلى ذلك فقد قامت السلطنة بالتالي:

- الانضمام إلى المنظمة العالمية للملكية الفكرية (VIPO) فبراير 1997.
- الانضمام إلى اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية (1998).
- الانضمام إلى اتفاقية بون لحماية المصنفات الأدبية والفنية (1999).

وقد التزمت السلطة باتفاقية (TRIPS) وتمت مراجعة القوانين القائمة وخاصة في مجال: العلامات التجارية – حقوق المؤلف واعتمد نظام براءة الاختراع الصادر من دول مجلس التعاون.

كما جرى إعداد التشريعات القانونية المتعلقة بمنظمة التجارة العالمية وتم إصدارها على النحو التالي:

- قانون حماية حقوق المؤلف (2000/37).
- قانون العلامات التجارية والبيانات والأسرار التجارية والحماية من المنافسة غير المشروعة (2000/38).
- قانون الرسوم والنماذج الصناعية (2000/39).
- قانون حماية البيانات (المؤشرات) الجغرافية (2000/40).

- قانون حماية تصميمات (طبوغرافيا) الدوائر المتكاملة (2000/41).

بالإضافة إلى قوانين براءة الاختراع – التقويم الجمركي للبضائع المستوردة – الحجر الزراعي – حماية صحة النبات أرقام (92/91/83/82 – 2000).

وكذلك مجموعة من القرارات الوزارية الأخرى على النحو التالي:

استيراد البيض والحليب الطازج – قواعد المنشأ – استيراد الفواكه والخضروات – تنظيم تراخيص الاستيراد – البيانات الإيضاحية وسلامة الأغذية – تطبيق اتفاقية العوائق الفنية أمام التجارة (TBT) وهي أرقام (20-21 – 88 – 71 – 74 – 143/ 2000).

7 – الالتزامات بشأن التجارة في الخدمات بالنسبة للدول حديثة الانضمام: جدول (2) بالملحق :

7-1 مقدمة:

بمقتضى الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) فإن الالتزامات المتعلقة بكل من:

- إتاحة الوصول إلى الأسواق
- المعاملة الوطنية

مع إمكانية وضع شروط لا تطبق على قطاعات الخدمات والأنشطة المجدولة في الالتزامات في إطار أسلوب التوريد المحدد وتمثل المعاملة غير المشروطة الخاصة بالدولة الأكثر رعاية التزاما عاماً تخص هذه الاتفاقية.

إلا أنه يمكن النص على استثناءات من شرط الدولة الأكثر رعاية فيما يتصل بقطاعات خدمات محددة.

ويمكن تقييم مدى تحرير التجارة في الخدمات على أساس: شمولية الخدمات في جدول الالتزامات - مدى عمق عمليات التحرير (مدى إتاحة الوصول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية - إذا كان تم تحرير كافة أساليب توريد الخدمة).

وتدل اتجاهات الالتزامات إلى أن البلدان التي انضمت في وقت أسبق قد نجحت في إدراج عدد أكبر بكثير من القيود من تلك البلدان التي انضمت في مراحل لاحقة وعلى سبيل المثال في حالة منغوليا التي انضمت مؤخراً لم تدرج أي شروط كان من شأنها أن تسهم في تحسين الدراية الفنية في البلدان مثل نقل التكنولوجيا وخلق فرص عمل واشتراط الجنسية المحلية.

وأبرز الأمثلة على شرط تنمية المهارات وشرط خلق فرص العمالة المحلية منذ وردت في جداول التزامات كل من بنما والأردن.

وقد استخدم مبدأ لا ينطبق (يسمى أحيانا غير مثبت) Unbound بشكل ملحوظ فيما يتصل بوجود الأشخاص الطبيعيين - والتوريد التجاري - والتوريد عبر الحـــدود.

7-2 التدابير الأفقية بشأن الوصول إلى الأسواق:

إن البنود المدرجة من قبل البلدان المنضمة في إطار التدابير الأفقية بشأن الوصول إلى الأسواق قد اتبعت معيار البلدان الأعضاء في منظمة التجارة العالمية حيث أدرج وجود الأشخاص الطبيعيين في الجدول كبند (غير مثبت) باستثناء ما يتعلق بالدخول والإقامة المؤقتة للأشخاص الطبيعيين المندرجين في فئات محددة. وهذه الفئات تشمل كبار المدراء والمسئولين التنفيذيين والاختصاصيين فيما يتعلق بالتنقلات داخل الشركات والزائرين التجاريين القادمين للمشاركة في اجتماعات ومؤتمرات والتفاوض على إنشاء المشاريع التجارية والمهنيين العاملين بمقتضى عقود خدمات.

وتبلغ المدة القصوى للإقامة المؤقتة ما يتراوح بين ثلاث وخمس سنوات وقد أدرجت "لاتفيا" اشتراط تسجيل وظائف الاختصاصيين في مكتب العمل التابع للدولة لمدة سنة من أجل الحصول على طلبات لشغل هذه الوظائف من قبل موظفين من سوق العمل المحلية. كما أن "بلغاريا"، "أكوادور"، "بنما" قد أدرجت أيضاً قيوداً على عدد تحركات العمالة داخل كل شركة. وبالإضافة إلى ذلك أدرجت كل من "بلغاريا – لاتفيا – بنما" في جداولها قيوداً على المدفوعات والتحويلات الرأسمالية والمشاركة في برامج الخصخصة وشكل المؤسسة والممتلكات العقارية المخصصة للشراء والإيجـــار.

7-3 التدابير الأفقية بشأن المعاملة الوطنية:

أدرجت "بلغاريا" قيوداً في جداولها على المعاملة الوطنية في عدة مجالات وهذه تتعلق بالأبحاث المقدمة للشركات البلغارية، والمواطنين البلغاريين فيما يتصل بجميع أساليب التوريد وحظر حيازة وملكية الأراضي لأغراض الوجود التجاري وتقييد المشاركة في عملية الخصخصة واشتراطات الترخيص للوجود التجاري في مجال توزيع الأسلحة والخدمات المالية بما في ذلك التأمين والخدمات المتصلة بالموارد الطبيعية.

وأدرج الأردن بندا "غير مثبت" فيما يخص الإعانات المتصلة بجميع أساليب التوريد. أما بالنسبة للبلدان الأخرى فإن القيد الوحيد المدرج في فرع التدابير الأخرى بشأن المعاملة الوطنية يتصل بوجود الأشخاص الطبيعيين أي أنه "لا ينطبق إلا فيما يتعلق بالتدابير المشار إليها في الفرع الخاص بإتاحة الوصول إلى الأسواق.

7-4 الاستثناءات من المعاملة بشرط الدولة الأكثر رعاية:

أدرجت بلغاريا مجموعة (12) استثناءً في جداولها من المعاملة بشرط الدولة الأكثر رعاية وذلك في مجالات الخدمات السمعية والبصرية وخدمات النقل بما في ذلك نظم الحجز المحوسبة والخدمات المهنية.

وأدرجت بنما خمسة استثناءات من المعاملة بموجب شرط الدولة الأكثر رعاية من بينها اثنان يتعلقان بالخدمات السمعية والبصرية، واستثناءان آخران يشملان جميع الخدمات، واستثناء واحد يشمل الخدمات المهنية، كما أدرجت اشتراط المعاملة بالمثل كاستثناء من المعاملة بموجب شرط الدولة الأكثر رعاية فيما يتصل بالخدمات المهنية، وهو اشتراط ينطبق على جميع البلدان.

وأدرجت "أكوادور" في جدولها استثنائين من المعاملة بموجب شرط الدولة الأكثر رعاية فيما يتصل بالخدمات المهنية وهو اشتراط ينطبق على جميع البلدان، كما أدرجت استثنائين من المعاملة بموجب شرط الدولة الأكثر رعاية أحدها خاص بالخدمات السمعية والبصرية.

وأدرجت "لاتفيا" خمسة استثناءات تتعلق ثلاثة منها بالخدمات السمعية والبصرية بينما يتعلق الاستثناءان الآخران بخدمات النقل بما في ذلك نظم الحجز المحوسبة. وأدرج الأردن في جدوله (12) استثناء من المعاملة بموجب شرط الدول الأكثر رعاية وذلك فيما يتصل بجملة من الأمور منها معاهدات الاستثمار الثنائية – حركة الأشخاص الطبيعيين – استخدام الأراضي – الخدمات السمعية والبصرية – النقل البري ووكالات السفر.

8 – ملخص بالصعوبات المرتبطة بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية:

أصبحت عملية الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية أكثر صعوبة من الانضمام إلى اتفاقية الجات (1947) لعدة أسباب أهمها:

- يتمثل السبب الأول ببساطة في أن الالتزامات في إطار منظمة التجارة العالمية هي أوسع نطاقاً وأكثر تدخلاً في النظام التجاري للبلد الذي ينضم إلى المنظمة حيث يجب أن يكون متوافقاً مع جميع الاتفاقات التجارية متعددة الأطراف. ويجب بالإضافة إلى عمليات تثبيت التعريفة الجمركية أن تكون هناك التزامات متعلقة بالإعانات الزراعية، فضلاً عن التجارة في الخدمات.

وهي التزامات يمكن أن تنطوي على اعتماد سياسات فيما يتعلق بالاستثمار والاتصالات والنقل وجوانب قوانين الهجرة وما إلى ذلك.

- أما السبب الثاني فقد نشأ من تعديل قواعد منظمة التجارة العالمية الذي يسمح لبلد عضو بأن يستخدم إمكانية عدم تطبيق اتفاقات منظمة التجارة العالمية على بلد، ويسعى إلى الانضمام كأداة تفاوضية من أجل الحصول من هذا البلد على تنازلات في إطار المسارات الثنائية وهذا لم يكن جائزاً في اتفاقية الجات.

- تجري المفاوضات المتعلقة بالانضمام في ظل حالة من عدم التوازن في الحقوق والالتزامات نفسها في إطار منظمة التجارة العالمية. ومن الأمثلة على ذلك أن البلدان المتقدمة التي تواصل دعم انتاجها وصادراتها من المنتجات الزراعية تطلب من البلدان الساعية إلى الانضمام أن تلزم نفسها بالتخلص من هذه التدابير.

- تجاوزت المطالبة بالالتزامات في بعض الأحوال نطاق اتفاقات منظمة التجارة العالمية، فقد طلبت من البلدان الساعية إلى الانضمام أن تقبل بالتزامات فيما يخص عملية الخصخصة والإصلاح الاقتصادي وإزالة ضوابط الأسعار والأرباح وتثبيت رسوم الصادرات، فضلاً عن قبول الاتفاقيات متعددة الأطراف الواردة في الملحق (4) باتفاقية منظمة التجارة العالمية والتي يعتبر قبولها اختيارياً.

- في بعض الأحيان تمارس على البلدان الساعية إلى الانضمام ضغوط لكي تلتزم بالعناصر التجارية لبرامج التكيف الهيكلي المتفق عليها مع صندوق النقد الدولي أو البنك الدولي.

- هناك تصور عام فيما بين البلدان النامية بأن أحكام المعاملة الخاصة والتفضيلية الواردة في الاتفاقيات التجارية متعددة الأطراف، وخاصة تلك الأحكام المتعلقة بالفترات الانتقالية ليست كافية، وأنه من الصعوبة بمكان بالنسبة لهذه البلدان أن تستفيد على الأقل من هذه الأحكام.

وخلاصة القول: فإن النتيجة المترتبة على هذه الأوضاع هي أن البلدان النامية الساعية إلى الانضمام ستصبح خاضعة لمجموعة من الواجبات والالتزامات التي يتعذر عليها الوفاء بها.

الفصل الرابع

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس)

General Agreement of Trade in Services (GATS)

الفصل الرابع

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (الجاتس)

General Agreement of Trade in Services (GATS)

1 – مقدمـــة:

انتهت جولة مفاوضات أورجواي للمفاوضات التجارية الدولية متعددة الأطراف بالتوصل إلى مجموعة من الاتفاقات التي تحكم قواعد السلوك التجاري الدولي لأعضاء منظمة التجارة العالمية التي تم إنشاؤها في 1995/1/1. ومن بين مجموعة الاتفاقـــات الـــتي تم التوصل إليها الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات General Agreement of Trade in Services (GATS)، وتعتبر هذه الاتفاقية أول اتفاقية متعددة الأطراف تضع قواعد التجارة الدولية في الخدمات ذات الطابع الاتجاري All tradable Services والتي لا تدخل في وظائف الدولة بالمفهوم التقليدي، وهي من بين الاتفاقيات الإلزامية التي يتعين على أعضاء منظمة التجارة العالمية قبولها ضمن حزمة الاتفاقيات التي تشرف عليها منظمة التجارة العالمية.

وتتكون الاتفاقية من ستة أقسام وستة ملاحق:

القسم الأول: ويختص بتحديد نطاق الاتفاقية وتعريف الخدمات وأساليب توريدها.

(مادة واحدة)

القسم الثاني: ويشتمل على الأحكام والمبادئ العامة التي تحكم تجارة الخدمات، وهي عبارة عن التزامات عامة تطبق على كافة الدول الأعضاء. وقد تم إعداد هذه الأحكام والمبادئ بناء على المفاوضات التي دارت حول موضوع تجارة الخدمات في جولة أورجواي، كما تم الاسترشاد إلى حد كبير بأحكام اتفاقية الجات – التي وضعت عام 1947 – مع مراعاة الفارق بين طبيعة تجارة السلع وتجارة الخدمات وما تتطلبه تجارة الخدمات من

ضرورة انتقال رءوس الأموال ونقل التكنولوجيا وانتقال الأفراد لتقديم الخدمات، فضلاً عن أن الخدمات ترتبط بكثير من القوانين والتشريعات التي تنظم القطاعات الخدمية.

ويتضمن هذا القسم أربع عشرة مادة من المادة الثانية حتى المادة الخامسة عشرة.

القسم الثالث: ويختص بالالتزامات المحددة للقطاعات المحررة والتي تشكل التزامات عامة ولكنها تشكل الالتزامات التي تقدمها الدول في جداول الالتزامات وتتفاوض حولها. وتقدم هذه الالتزامات في جداول مرفقة ببروتوكول انضمام الدولة للاتفاقية. ويتضمن هذا القسم ثلاث مواد من المادة السادسة عشرة إلى المادة الثامنة عشرة.

القسم الرابع: ويتناول موضوع التحرير التدريجي في مجال الخدمات وأحكام تعديل جداول الالتزامات المحددة. ويحتوي على ثلاث مواد من المادة التاسعة عشر إلى المادة الحادية والعشرين.

القسم الخامس: ويختص بالأحكام المؤسسية، إذ يتضمن المواد التنظيمية والمؤسسية الخاصة بإدارة وتطبيق الاتفاقية وتسوية المنازعات بما في ذلك:

- متابعة تنفيذ الالتزامات.
- المشاورات الدورية وتسوية المنازعات.
- مهام مجلس التجارة في الخدمات.
- التعاون الفني والعلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى.

ويحتوي على خمس مواد من المادة الثانية والعشرين إلى المادة السادسة والعشرين.

القسم السادس: ويختص بالأحكام الختامية ويتضمن الحالات التي يجوز فيها للدولة العضو رفض منح مزايا، وبعض التعاريف التي تساعد على فهم وإعداد جداول الالتزامات.

ويحتوي على ثلاث مواد من المادة السابعة والعشرين إلى المادة التاسعة والعشرين.

الملاحق: ألحقت بالاتفاقية مجموعة من الملاحق تتعلق ببعض مجالات قطاع الخدمات (التي لها طبيعة خاصة قد لا تتضمنها الأحكام العامة للاتفاقية).

ملحق (1): ويغطي حركة العمالة، ويتناول انتقال الأيدي العاملة اللازمة لتوريد الخدمات حيث يسمح للأطراف بالتفاوض بغرض تبادل الالتزامات المحددة الخاصة بحركة الأشخاص الطبيعيين الذين يقدمون الخدمات، ورفع القيود التي تعترض انتقالهم لأداء الخدمات بشكل مؤقت دون الإقامة الدائمة. ومن ثم فهو لا يشمل القواعد والنظم الخاصة بالحصول على الجنسية أو الإقامة أو التشغيل الدائم.

ملحق (2): يتعلق بالخدمات المالية ويشمل بصفة خاصة خدمات التأمين والنشاط المصرفي، حيث يتناول حقوق الأطراف في اتخاذ إجراءات وقائية لضمان سلامة واستقرار النظام المالي.

ملحق (3): ويختص بالاتصالات، ويقضي بمنح موردي الخدمات الأجانب الحق في استخدام شبكات الاتصالات العامة وخدماتها دون تمييز بين المورد المحلي والأجنبي.

ملحق (4): ويتعلق بالنقل الجوي حيث تستبعد الاتفاقيات الثنائية من التزامات التحرير، كما تطبق أحكامه على الخدمات المعاونة.

ملحق (5): وهو خاص بالنقل البحري ويشير إلى ما يتعلق بالمادة الثانية من الاتفاقية.

ملحق (6): وهو يحدد الشروط التي يستثنى فيها العضو من الالتزامات المترتبة من المادة الثانية من الاتفاقية والخاصة بمبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية.

تحقق اتفاقية الخدمات GATS تحرير الخدمات بين الدول الأعضاء، وقد أخذت بمبدأ التحرير التدريجي، وذلك بأن تدون الدول في جداول التزاماتها القطاعات الخدمية المفتوحة أمام موردي الخدمة الأجانب لدخول السوق الوطنية إليها، وعلى أن تقدم في إطار المفاوضات المستقبلية مزيداً من التحرير عن طريق تحسين شروط دخول السوق، أو إضافة خدمات جديدة بجداول الالتزامات.

كما أن الاتفاقية حققت إلى حد كبير هدف استقرار وتأمين التجارة الدولية في الخدمات حيث لا يمكن للدولة العضو سحب أو تعديل ما تم قبوله في جداول الالتزامات إلا بعد التفاوض مع الدول الأخرى أعضاء منظمة التجارة العالمية.

وتنقسم الالتزامات بموجب اتفاقية الخدمات GATS إلى نوعين:

- الالتزامات العامة General Obligations and Disciplines.

- وهي تتمثل في القواعد العامة التي تحكم التجارة الدولية في الخدمات والتي تتضمن بعض المرونة الممنوحة للدول النامية والأقل نمواً.

- الالتزامات المحددة Specific Commitments.

- وهي عبارة عن جداول التزامات كل دولة والتي تتضمن أنواع الخدمات المفتوحة أمام موردي الخدمات الأجانب وشروط النفاذ للأسواق الوطنية والمعاملة الوطنية.

وفيما يلي عرض تحليلي لأهم مبادئ وأحكام الاتفاقية.

2- نطاق الاتفاقية:

طبقا للمادة (1) يشتمل نطاق الاتفاقية على كافة الخدمات القابلة للاتجار All tradable Services، أما الخدمات التي لا تنطبق عليها الاتفاقية فهي الخدمات السيادية التي تؤديها القطاعات الحكومية، إذ تهدف الاتفاقية بصفة عامة إلى تحرير

جميع الخدمات التجارية. وقد قسمت مجموعة التفاوض حول الخدمات في دورة أورجواي الخدمات إلى اثني عشر (12) نشاطا خدميًا رئيسيًا هي خدمات: (الأعمال، الاتصالات، المقاولات، التوزيع، التعليم، البيئة، المالية، الصحية والاجتماعية، السياحة والسفر، الرياضية والثقافية والترفيهية، وخدمات النقل... وأخرى) ومن ثم استبعدت الخدمات الحكومية من هذه الاتفاقية، وقسمت كل من هذه الأنشطة الرئيسية إلى أنشطة فرعية تابعة أو مرتبطة بها.

3- أساليب توريد الخدمات Modes of Supply:

حددت الاتفاقية في مادتها الأولى بند (1-2) أربعة أساليب لتوريد الخدمات بين الدول وهي أساليب محددة على أساس منشأ (Origin) مورد الخدمة أو مستهلكها ودرجة ونوع الموجود داخل الحدود (Territorial Presence) لكل منهما وقت توريد الخدمة (The moment the service is delivered) ومن الأهمية بمكان التعرف على مفهوم هذه الأساليب الأربعة:

الأسلوب الأول: توريد الخدمة عبر الحدود Cross Border Supply

أي انتقال الخدمة من أراضي عضو ما إلى أراضي عضو آخر من خلال الحدود Cross Border Trade حيث لا ينتقل أي من المنتج أو المستهلك بينما تنتقل الخدمة.

ويتسم هذا الأسلوب بالآتي:

- عدم وجود مورد الخدمة في إقليم العضو مستهلك الخدمة.
- يتم استهلاك الخدمة في إقليم العضو المستهلك من مورد مقيم بإقليم عضو آخر.

وفي هذه الحالة لا يوجد مورد الخدمة داخل حدود الدولة التي يتبعها مستلم الخدمة (أو مستهلكها).

وينطبق هذا الأسلوب على خدمات النقل الدولي، وخدمات البريد والهاتف.

الأسلوب الثاني: الاستهلاك في الخارج Consumption Abroad (or Movement of Consumer)

وتبعًا لهذا الأسلوب فإنه يتم توريد "أداء" الخدمة في داخل أراضي عضو ما إلى مستهلك الخدمة قادم من أراضي عضو آخر.

وهي الحالات التي ينتقل فيها المستهلك عبر الحدود إلى موقع منتج الخدمة لكي يستهلك الخدمة كما هو الحال في أنشطة السياحة، طالب علم في دولة أجنبية أو معالجة مريض بمستشفى في دولة أجنبية، وكذلك حالات صيانة المعدات بالخارج. والسمة الرئيسية لهذا الأسلوب هي أن الخدمة يتم توريدها – أداؤها – خارج حدود الدولة وتستدعى انتقال مستهلك الخدمة خارج تلك الحدود.

الأسلوب الثالث: الوجود التجاري Commercial Presence

وتبعًا لهذا الأسلوب يتم توريد الخدمة في إقليم العضو المستهلك من خلال الوجود التجاري Commercial Presence حيث تنتقل الخدمة إلى دولة المستهلك في عدة صور منها أسلوب الاستثمار المباشر بإنشاء شركات أجنبية أو إنشاء فروع لمنشأة أجنبية، ومن أمثلتها فروع الشركات عابرة القارات والشركات المشتركة، أو إنشاء مكاتب تمثيل، أو وكلاء لشركات أجنبية، وما إلى ذلك.

الأسلوب الرابع: الوجود المؤقت للأشخاص الطبيعيين Presence of Natural Persons

وتقدم الخدمة في إقليم العضو مستهلك الخدمة من خلال أفراد تابعين لمورد الخدمة في إقليم عضو آخر للإقامة فترة محددة ومن أمثلتها الخدمات الاستشارية.

ويوضح جدول (1) أساليب توريد الخدمات طبقًا لما جاء بالاتفاقية.

4- الالتزامات والمبادئ العامة General Obligations and Disciplines:

وهي المبادئ والالتزامات العامة التي تطبق على كافة الأطراف المتعاقدة.

جدول (1)
أساليب توريد الخدمات
Modes of Supply

وجود مورد الخدمة **Supplier Presence**	الأسلوب **Modes of Supply**	
مورد الخدمة غير موجود في أراضي الدولة العضو Service Supplier is Not Present Within the Territory of the Member	الخدمة تورد داخل أراضي الدولة العضو من أراضي دولة عضو آخر.	(1) من أراضي دولة إلى أراضي دولة أخرى Cross-Border Supply
	الخدمة تورد خارج أراضي الدولة العضو (أ) في أراضي دولة أخرى (ب) إلى مستهلك الخدمة التابع للدولة (أ)	(2) وجود مستهلك الخدمة خارج حدود الدولة العضو Consumption Abroad
مورد الخدمة موجود في أراضي الدولة Service Supplier is Present within the Territory of the Member	الخدمة تورد داخل أراضي الدولة العضو خلال الوجود التجاري لمورد الخدمة	(3) الوجود التجاري Commercial Presence
	الخدمة تورد داخل أراضي الدولة العضو من خلال وجود موردي الخدمة من أشخاص عاديين	(4) وجود مورد الخدمة Presence of Natural Persons

1-4 مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية

:Most-favored-Nation Treatment (MFN)

تقضي المادة الثانية على أن يكون تبادل الخدمات بين الدول الأعضاء على أساس مبدأ معاملة الدولة الأكثر رعاية. ووفقاً لهذا المبدأ فإنه تحظر المعاملة التمييزية في مواجهة مقدمي الخدمة الأجانب، أي أن أية ميزة تتعلق بتجارة الخدمات يمنحها أحد الأطراف لطرف آخر في الاتفاقية أو لدولة خارج الاتفاقية تطبق فوراً على كافة أطراف الاتفاقية. وكذلك عدم التمييز بين مقدمي الخدمات الأجانب من حيث الدخول إلى الأسواق وشروط التشغيل وفق الآتي:

- التزام جميع الأعضاء بالتطبيق الفوري وغير المشروط لمبدأ إعطاء كل من الخدمات ومقدميها من أية دولة عضو آخر معاملة لا تقل عن تلك التي تعطى للخدمات أو لمقدميها من أية دولة أخرى.
- ومع ذلك يمكن للدولة العضو منح مزايا للدول المجاورة لتيسير تبادل الخدمات المنتجة والمستهلكة محليًا في حدود المناطق المتاخمة لحدود العضو المعني.
- وبالرغم من أن مبدأ الدولة الأولى بالرعاية يمثل التزاماً عامًا فقد أعطت الاتفاقية الدول الحق في وضع استثناءات عند تطبيق هذا الشرط على أساس إعادة النظر فيها بعد خمس سنوات.
- وبإمكان العضو أن يطبق معياراً لا يتسق مع مبدأ الدولة الأولى بالرعاية إذا ما نص ذلك صراحة في ملحق الاستثناءات (الخاصة بالمادة الثانية) وسوف يتم إيضاح مضمون هذه الاستثناءات بصورة مفصلة في الأجزاء التالية.

ولا يجوز منح أي استثناءات من التزام الدولة الأولى بالرعاية إلا بعد أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ، وبعد أن تصبح أي دولة عضوا فلا يمكن إضافة أية إعفاءات

أخرى إلا بتقديم طلب إلى المؤتمر الوزاري لمنظمة التجارة العالمية للحصول على رخصة أو تنازل (بموافقة ثلاثة أرباع عدد الأعضاء). ولا تستمر الإعفاءات من مبدأ الدولة الأولى بالرعاية لأكثر من عشر سنوات، وتخضع هذه الإعفاءات للتفاوض في جولات التحرير التجاري التالية، والتي يجب أن يعقد أولها في غضون خمس سنوات من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

وقد نشأت الحاجة إلى وضع ملحق بشأن الاستثناءات من قاعدة الدولة الأولى بالرعاية أساسًا بسبب قلق بعض الدول من أن هذه القاعدة تسمح للمنافسين في البلدان التي تطبق سياسات "تقييدية" نسبيًا بأن تستفيد من أسواقها المحمية مع تمتعها في نفس الوقت "بفرصة الدخول" في الأسواق التصديرية الأقل تقييداً بلا مقابل. وقد أعرب عن هذا القلق بجلاء في مناقشات الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات عند تناول موضوع الخدمات المالية والاتصالات، وأدى ذلك بمندوبي الخدمات في البلدان "المفتوحة" نسبيًا إلى المطالبة باستثناءات من قاعدة الدولة الأولى بالرعاية كوسيلة لفرض مبدأ "المعاملة بالمثل" على هذه القطاعات. وأصبح واضحًا في الأيام الأخيرة من جولة أورجواي أن هناك عددا من المشتركين كانوا مستعدين للمطالبة بالملحق الخاص بالاستثناءات من قاعدة الدولة الأولى بالرعاية بالنسبة للخدمات المالية، والاتصالات الأساسية، والنقل البحري، والخدمات السمعية والبصرية. وبدلاً من السماح بنشوء وضع يؤدي بالدول إلى سحب الالتزامات التي تعهدت بها في هذه المجالات، و/أو استثنائها من الالتزام بقاعدة الدولة الأولى بالرعاية، فقد تم التوصل إلى حل وسط يقضي بالاستمرار في المفاوضات حول عدد من هذه القطاعات دون أن يتعرض إنشاء الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات (وإنشاء منظمة التجارة العالمية) للخطر.

وقد قدم أكثر من 60 عضوا في الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات استثناءات من قاعدة الدولة الأولى بالرعاية. وتمس هذه الاستثناءات قطاعات ثلاثة

بصفة خاصة هي الخدمات السمعية والبصرية، والخدمات المالية، والنقل (البري والجوي والبحري)، وتستند الاستثناءات في مجال الوسائل السمعية – البصرية إلى اعتبارات ثقافية، والغرض منها عقد ترتيبات تنطوي على معاملة تفضيلية للإنتاج المشترك و/أو التوزيع مع عدد محدود من البلدان. أما الدافع وراء الاستثناءات في الخدمات المالية فيرجع إلى اعتبارات المعاملة بالمثل. وأخيراً فإن الاستثناءات في مجال النقل تأتي في الغالب بسبب مدونة الخطوط البحرية المنتظمة الصادرة عن "الأونكتاد" (والتي تهم الكثير من البلدان النامية) أو بسبب وجود اتفاقيات ثنائية أو إقليمية.

ومما سبق يتضح أن مبدأ معاملة الدولة الأولى بالرعاية يعطي للدول الأعضاء مرونة في تطبيقه، كما يتيح للدولة العضو منح مزايا للدول المجاورة أو التي تربطها معها علاقات واتفاقيات، أي أنه يمكن للعضو تطبيق معيار لا يتسق مع هذا المبدأ عن طريق ذكر ذلك بجداول الاستثناءات، وهذا يعني أنه لا يوجد تخوف من هذا المبدأ لمرونته ويمكن التعامل معه بسهولة ويسر، وبالنسبة للدول العربية فإن هذا الأمر يتعلق بالاتفاقات الإقليمية والثنائية لقطاع النقل البري التي وقعتها الدولة، إضافة إلى اتفاقات قطاع النقل البحري ذات العلاقة بالنقل الداخلي.

2-4 مبدأ الشفافية Transparency:

وفقا لهذا المبدأ، تلتزم كل دولة بإتاحة القوانين والقرارات واللوائح التي تتعلق بتجارة الخدمات وتنفيذ الاتفاقية للاطلاع عليها، وكذلك إمكانية الاطلاع على كافة الاتفاقات المبرمة بين الدول المعنية ودول أخرى في مجال الخدمات .

كما تلتزم بإخطار مجلس تجارة الخدمات – الذي يتولى الإشراف على تنفيذ اتفاقات الخدمات – سنويًا بأية قوانين أو قرارات جديدة أو تعديلات في القوانين السارية التي لها علاقة بمجالات تطبيق الاتفاقية.

إضافة إلى ذلك فإن الاتفاقية تنص على وجوب إنشاء مراكز استفسارات لتقديم أية معلومات لأي دولة عضو في الاتفاق إذا طلبت ذلك. ويجب إنشاء هذا المركز في غضون عامين من تاريخ بدء تنفيذ الاتفاق، وتعطي الاتفاقية مرونة للدول النامية من حيث الفترة الزمنية لإنشاء هذا المركز.

وقد ورد في البند الرابع من هذه المادة النص على إنشاء نقاط استفسار أو أكثر Inquiry Point على أن تختص بالإجابة دون إبطاء promptly على أي طلب يأتي من عضو آخر عن معلومات محددة بشأن التدابير ذات التطبيق العام التي اتخذها أو الاتفاقات الدولية ذات الصلة.

وقد نص على إنشاء نقاط الاستفسار هذه في غضون سنتين من نفاذ اتفاقية GATS، كما أنه لا يفترض بأن تكون مثل هذه النقاط للاستفسار مراكز إيداع القوانين والأنظمة (مركز معلومات) فقط، ولكن لتكون مراكز يمكن للدول الأعضاء الاستفسار منها عن أي تساؤلات، والاتجاه السائد عمومًا في إنشاء نقاط الاستفسار هذه أن تكون ذات صبغة قطاعية.

وفي مجال المراقبة (الضمنية) على ما قد يقوم به بعض الأعضاء من إصدار تعليمات أو وضع قواعد جديدة قد لا تخطر بها نقاط الاستفسار هذه فقد جاء في الفقرة (5) من هذا البند أنه يحق لأي دولة عضو إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأي تدبير يتخذه أي عضو آخر ويعتبره العضو مؤثراً في تنفيذ الاتفاقية.

وبذلك فالاتفاقية تنص على ضرورة قيام كل عضو بنشر جميع التدابير ذات الصلة وذات التطبيقات العامة التي تتعلق بتنفيذ الاتفاقية أو تؤثر على تنفيذها، كما ينبغي أيضاً نشر جميع الاتفاقات المتعلقة بالتجارة في الخدمات أو المؤثرة فيها والتي يكون العضو قد وقع عليها.

وهذا الأمر يعني أنه بالإضافة إلى الاتفاقيات التي وقعتها الدول العربية المختلفة في مجال النقل البري فإن الأمر أيضاً قد يتطلب الإفصاح عن بعض اتفاقيات النقل

البحري لما قد يكون لها من تأثير على النقل البري، وكذلك باقي الاتفاقات في أية مجالات أخرى قد ترتبط بمجال النقل البري أيا كان مجال هذه الاتفاقيات أو نوعياتها.

وأخيرا فإن نصوص هذه المادة تكفل الحق في عدم الإعلان عن المعلومات السرية التي قد يؤدي الإفصاح عنها إلى عرقلة تطبيق القوانين أو تتعارض مع المصلحة العامة أو تضر المصالح التجارية المشروعة لشركات معينة من القطاع العام أو الخاص.

وتعتبر هذه المادة ذات أبعاد كبيرة بالنسبة لدول العالم الثالث حيث إنها تعني "الإفصاح" و "الوضوح" في كل ما يتعلق سواء بتوريد الخدمة أو التعامل مع مورد الخدمة وذلك في كل ما يخص النواحي القانونية والإجرائية والتعاقدية وما إلى ذلك سواء فيما يخص بدء مزاولة العمل والترخيص بممارسة النشاط، أو أثناء توريد الخدمة، أو في نهاية الفترة الزمنية المقررة للمشروع (في حالة ما إذا كانت الخدمة محددة بفترة زمنية محددة) والمشكلة هنا ذات ثلاثة أبعاد:

الأول: أن الإدارات الحكومية التنفيذية المحلية عادة ما تعتبر أن مهمتها نشر أو حجب ما تراه مناسبا من أمور تنظيمية. وبالتالي فإن التعامل مع المؤسسات الأجنبية (أو الوطنية) بمبدأ الشفافية الكاملة يحتاج بالدرجة الأولى إلى فكر وأسلوب تعامل مختلف ومتطور.

الثاني: أن مثل هذه القواعد الحاكمة لأي نشاط سواء من ناحية البداية أو أثناء الممارسة أو في نهاية العمل عادة ما ترتبط بمجموعات مختلفة من الإدارات التنفيذية التابعة لوزارات مختلفة.

وعلى سبيل المثال فإن ممارسة العمل في نشاط النقل البري يتطلب التعامل مع العديد من المؤسسات والإدارات الحكومية المختلفة بما في ذلك وحدات المحليات.

الثالث: أنه لا توجد جهة واحدة تتجمع لديها كافة القوانين والتعليمات واللوائح الخاصة بممارسة هذا النشاط. والأمر كما سبق وذكر فإنه قد يتعلق أيضًا ببيانات عن الاتفاقيات الثنائية والإقليمية التي وقعتها الدولة مع دول أخرى.

3-4 مبدأ مشاركة الدول النامية:

تهدف الاتفاقية إلى زيادة دور الدول النامية في التجارة الدولية للخدمات من خلال دعم قدراتها في مجالات:

- التعرف على التقنيات من خلال أساليب تجارية.
- تحسين سبل الاتصال بقنوات التوزيع وشبكات المعلومات.
- تحرير الوصول إلى الأسواق في مجال الخدمات ذات الأهمية للدول النامية.

وطبقاً للمادة الرابعة. تلتزم الدول المتقدمة بالآتي:

- إنشاء نقاط اتصال – خلال عامين من نفاذ اتفاقية منظمة التجارة العالمية- يكون الغرض منها تسهيل ولوج مقدمي الخدمات المنتمين للدول النامية إلى المعلومات المرتبطة بتلك الأسواق في المجالات الفنية والتجارية المرتبطة بتقديم الخدمات وبالتسجيل والتأهيل والاعتراف بمقدمي الخدمات.
- تسهيل مساهمة أو مشاركة الدول النامية في التجارة الدولية من خلال التفاوض حول جداول الالتزامات الخاصة بواسطة مختلف الأعضاء من خلال تحرير عملية النفاذ إلى أسواق التصدير في القطاعات والوسائل التي تهم تلك الدول.

ويساعد هذا المبدأ بشكل كبير الدول النامية ومن بينها مجموعة الدول العربية، ولا يوجد أي تخوف يذكر منه، وفي هذا المجال يمكن لقطاع النقل في الدول العربية الاتصال بنقاط الاتصال بالدول الأجنبية وبصفة خاصة المجموعة الأوربية للتعرف على أحدث النظم الفنية والأساليب الإدارية المعمول بها في قطاع النقل البري.

4-4 التدرج في تحرير الخدمات Progressive Liberalization:

راعت الاتفاقية أن ظروف الدول الأعضاء تختلف بدرجات متفاوتة من دولة إلى أخرى، وبالنسبة للدول النامية بالذات فإن ظروفها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية قد لا تسمح لها بالتحرير السريع لقطاع الخدمات وتعريضه لمنافسة غير متكافئة من مؤسسات وشركات دولية ومتعددة الجنسيات ذات مقدرة قد تفوق إمكانية الدولة ذاتها، إضافة إلى أن قطاع الخدمات في بعض من تلك الدول قد يمثل جزءا مهمًا في ميزان المدفوعات وبالأخص في الأحوال التي تعتمد فيها هذه الدول على تصدير العمالة أو تقديم خدمات تتطلب انتقال الطالبين "تمركز الخدمة" مثل خدمات قناة السويس والسياحة.

وقد نصت الاتفاقية بالمادة (19) والخاصة بالتفاوض حول التعهدات "الالتزامات" المحددة على أن عملية تحرير الخدمات هذه ينبغي أن تراعي أهداف السياسات الوطنية ومستويات التنمية في مختلف الدول الأعضاء على المستوى الوطني وعلى صعيد القطاعات المختلفة على السواء، كما ينبغي توفير المرونة المناسبة لمختلف الأعضاء من البلدان النامية لفتح عدد أقل من القطاعات وتحرير أنماط من العمليات أقل، مع التدرج في توسيع نطاق الوصول إلى الأسواق بما يتلاءم مع أوضاعها التنموية عند إتاحة وصول موردي الخدمات إلى أسواقها.

كما طالبت الاتفاقية بدخول الأعضاء في جولات تفاوضية متتابعة تبدأ بعد مرور خمس سنوات كحد أقصى منذ نفاذ اتفاقية منظمة التجارة العالمية WTO – ويلاحظ أن الأعوام الخمسة انقضت بنهاية 1999 – ودوريا بعد ذلك بحيث تراعى مفاوضات التحرير أهداف السياسات الوطنية وفق الآتي:

- الوصول إلى مستويات أعلى من التحرير خلال دورات متعاقبة يبدأ أولها بعد خمس سنوات على الأكثر من تاريخ نفاذ اتفاقية إنشاء منظمة التجارة العالمية.

- توجيه المفاوضات نحو تخفيض أو إزالة آثار معاكسة على تجارة الخدمات تحد من كفاءة النفاذ للأسواق، وبما يحقق منافع متوازنة لجميع المشاركين في تلك المفاوضات،

وذلك بهدف رفع مستوى التحرير تدريجيًا على أساس أن تتجه مثل هذه المفاوضات إلى تخفيف أو إلغاء الآثار السلبية للتدابير على تجارة الخدمات كوسيلة من وسائل توفير الوصول الفعال إلى الأسواق مع تحقيق مصالح جميع المشتركين على أساس المنفعة المتبادلة وتحقيق توازن شامل بين الحقوق والالتزامات.

ويقوم مجلس التجارة في الخدمات بدور المنسق لهذه الاجتماعات لإمكان وضع مبادئ توجيهية وإجراءات خاصة بكل جولة من الجولات التفاوضية، ويقوم المجلس أيضاً بإعداد تقييم لموقف التجارة في الخدمات من الناحيتين الشاملة والقطاعية، وما تحقق منها مقارنة بالأهداف العامة لهذه الاتفاقية.

ومن خلال كل جولة من هذه الجولات يجرى دفع عملية التحرير التدريجي إلى الأمام من خلال المفاوضات الثنائية متعددة الأطراف بهدف تحقيق زيادة عامة في التعهدات المحددة التي يلتزم بها الأعضاء بموجب هذه الاتفاقية.

وبتطبيق ذلك على قطاع النقل البري يمكن أن يأخذ التدرج عدة صور منها:

- تحرير قطاع خدمي كامل مثل خدمات نقل البضائع على الطرق البرية لجميع أنواع المنقولات.
- أو تحرير أحد أنشطة نقل البضائع فقط مثل خدمة نقل السلع المجمدة والمبردة على الطرق البرية.

ويلاحظ أن مجموعة الالتزامات العامة التي تعرضنا لها تشير بوضوح إلى أنه في ظل اتفاقية الجاتس لا توجد قطاعات مفتوحة بالكامل دون أية اشتراطات.

5- الالتزامات المحددة Specific Commitments

وهي الالتزامات أو التعهدات المحددة التي تقدمها الدول في جداول Schedules وتتفاوض حولها في ضوء مراحل التنمية التي تمر بها. وتتعلق الالتزامات المحددة بكل من مبدأي:

النفاذ للأسواق Market Access.

المعاملة الوطنية National Treatment.

5-1 النفاذ للأسواق Market Access

تقرر المادة (16) بشأن النفاذ للأسواق أنه لا يجوز للعضو أن يستبقي أو يعتمد إجراءات يكون من شأنها الحد من قدرة الغير على النفاذ – أو الوصول – للأسواق.

وتعد جداول الالتزامات المحددة بحيث يوضح في الجدول القيود الموضوعة في قطاع الخدمات المعني.

ويعتبر مبدأ النفاذ للسوق من أهم المبادئ التي يجب أن يتعامل معها العضو بحذر وحيطة نظراً لارتباطه المباشر بالسوق التي تقدم بها الخدمة.

5-2 المعاملة الوطنية National Treatment

ينطبق مبدأ المعاملة الوطنية على الإجراءات والقيود التي تضعها الحكومات المعنية على المشتغلين بالخدمات في السوق المحلي ويختص هذا البند بتمكين غير المقيمين Nonresidents من تقديم الخدمات على ذات الأسس التي تنطبق على المقيمين. وطبقاً للتعريف الوارد في إعلان 1976 فإن المعاملة الوطنية تعني تطبيق القوانين والنظم والقواعد واللوائح السائدة بما يتمشى مع القانون الدولي، وبما لا يقل عما هو متاح للمؤسسات المحلية.

ويبدو جليا من هذا النص أنه لا يعني إعطاء المشتغلين غير المقيمين أو فروع المؤسسات الأجنبية ميزة نسبية على تلك الممنوحة للمؤسسات المحلية، أي أنها لا تعني السماح لغير المقيمين في الدخول في أنشطة خدمية دون الالتزام بما هو قائم من قوانين أو قواعد أو نظم أو تعليمات.

كما أن مبدأ المعاملة الوطنية لا يعني بالضرورة السماح للمشغل الأجنبي في الدخول في تقديم الخدمات التي تخضع لقيود شديدة (Heavily Regulated) فالعديد من الدول النامية بالذات تتبع نظمًا وقيودًا كثيرة للدخول في تقديم بعض الخدمات الأساسية في مجالات تعتبرها الدولة مرتبطة بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية السائدة بها، وهي تطبق هذه القيود على أي من مقدمي الخدمة الوطنيين أو الأجانب على السواء، ويأخذ تدخل الدولة في هذا الشأن عدة أشكال على النحو التالي:

– احتكار القطاع العام لتقديم الخدمة (Public Monopoly) بما يعني حظر دخول مثل هذه الخدمات على القطاع الخاص سواء محلي أو أجنبي.

- قيود حكومية تمنع احتكار القطاع الخاص لتقديم الخدمات.
- وجود قطاع حكومي أو قطاع مشترك يؤدي الخدمة بمساندة أو بموازرة من الدولة مما يجعله في وضع متميز وغير قابل للمنافسة.
- قيود خاصة بإصدار التراخيص للقيام بالنشاط المطلوب لتحديد عدد محدد من المؤسسات للعمل في مجال ما، أو قيود على الأجور أو الأسعار التي تؤدى بها الخدمة وأية قيود أخرى مشابهة.

ومن الأمور الأخرى التي تزيد من تعقيد هذا الأمر هي أن مثل هذه القوانين والقواعد واللوائح لا تنطبق فقط على المستوى القومي بل قد تكون هناك أيضاً قواعد تطبق على المستوى المحلي – المحافظات وإدارات الحكم المحلي – أو على مستوى المناطق أو الأقاليم داخل الدولة.

والقوانين والقواعد والنظم التي تمنح احتكاراً للقطاع العام أو تلك التي تحد من احتكار القطاع الخاص لتقديم أي من الخدمات أو أية مجموعات منها لا تقع ضمن التزامات التحرير Liberalization Commitment التي حددتها الاتفاقية، ولا تتعارض مع مبدأ المعاملة الوطنية، ولكنها جميعاً تقع ضمن إطار التوجه الاقتصادي القائم في الدولة وذلك بالرغم مما تمثله هذه الأمور من عوائق أمام منافسة المورد الأجنبي لتقديم مثل هذه الخدمات على المستوى المحلي.

وفيما يلي إيضاح لأنواع ومستوى الالتزامات التي يجب مراعاتها عند إعداد الالتزامات المحددة.

6 - الالتزامات في مجال تقديم الخدمات:

6-1 أنواع الالتزامات

تنص اتفاقية GATS على أن تقوم كل حكومة من الدول الأعضاء بالتقدم ببرنامج للالتزامات يحتوي على أمرين:

الأول: التزامات عامة على المستوى الأفقي (Horizontal) تغطي كافة القطاعات والأنشطة الواردة في الجدول، ومنها على سبيل المثال القيود المفروضة على دخول الاستثمارات الأجنبية في شراء شركات الخدمات العقارية أو ما شابه ذلك.

الثاني: الالتزامات في قطاع ما والتي تطبق بالتحديد على خدمة أو نشاط محدد.

إن المعيار الأساسي في سياسة فتح أبواب تجارة الخدمات أمام الجهات الأجنبية يجب أن يكون مدى المكاسب التي ستعود على القطاع الوطني من ناحية رفع كفاءة الأداء في القطاعات المعنية عن طريق خفض التكاليف وتوفير خدمة أفضل وما إلى ذلك.

وفي حالة ما إذا كانت الخدمة أو النشاط المعني يمثل أحد عناصر الإنتاج في سلعة ما كما هو الحال بالنسبة لأنشطة النقل أو الخدمات المالية مثلاً – فيجب أن يؤدي

الحصول على تلك الخدمة بسعر أقل وبمستوى أفضل "ميزة تنافسية" للسلعة المنتجة في مجال المنافسة في الأسواق العالمية.

ولإمكان الحد من الأضرار الجانبية التي قد تعود على النواحي الاقتصادية أو الاجتماعية في البلاد نتيجة لتطبيق الاتفاقية وفتح أسواق تجارة الخدمات فقد تضمنت الاتفاقية بنودا خاصة بالنواحي الوقائية (Safeguard) في حالة ما إذا تبين أن هناك تهديدًا للنشاط الوطني المعني في الخدمات نتيجة دخول موردي هذه الخدمة من الخارج.

2-6 مستوى الالتزام Level of Commitment:

بالنظر إلى أن القائمة التي يتقدم بها العضو (الدولة) تمثل التزامًا قانونيًا عمليًا فإنه من الأهمية بمكان توخي الدقة والحذر في إعداد هذه القائمة في كل ما يتعلق بوجود عوائق أو عدم وجود عوائق بالنسبة لمبدأ الوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية.

وفي إطار ما يتقدم به العضو من التزامات في كافة أساليب توريد الخدمة لكل من مجال الوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية فإن هناك أربعة احتمالات:

(أ) التزام كامل Full Commitment:

وبهذا الأسلوب فإن العضو لا يحدد أية قيود بالنسبة للوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية لأي قطاع أو نشاط خدمي – أمام المورد الأجنبي – طبقًا لأساليب توريد الخدمات، ولا يضع أية اشتراطات غير متمشية مع ما جاء في المادتين (16) الوصول إلى الأسواق، (17) المعاملة الوطنية الواردتين في الاتفاقية.

وبالتالي فإن العضو يقوم بوضع كلمة "لا يوجد None" في الخانة المناسبة الخاصة بالجدول المقدم.

ولكن من ناحية أخرى فإن هذا لا يتعارض مع أية قيود أخرى يدرجها العضو في الجدول المقدم وذلك فيما يخص قسم الالتزامات العامة Horizontal Commitment Section.

(ب) **التزام مقيد Commitment with Limitation:**

إذا ما تم إدراج الوصول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في القائمة فإن هناك احتمالين:

الأول: هو إبقاء الوضع على ما هو عليه بالنسبة للقوانين والنظم والقوانين التي تحكم هذا الأمر.

الثاني: هو اتخاذ موقف أكثر تحرراً على أساس إمكان إزالة بعض العوائق والتي لا تتمشى مع مقتضيات التحرير الكامل طبقاً للمادتين 16، 17 من الاتفاقية.

وفي كل الأحوال فيلزم على الدولة العضو أن تحدد تفصيلاً في الخانة المخصصة في الجدول المقدم أيا من القواعد أو النظم أو القوانين المتعارضة مع المادتين 16، 17 والتي سيستمر العمل بها. ويجب أن يحدد تفصيلاً البند أو المادة من هذه القواعد المتعارضة مع مادتي الاتفاقية.

وفي بعض الأحيان يود العضو أن يجمع جزئيًا بعض النواحي الإجرائية التي ترتبط بأحد وسائل توريد الخدمة. وذلك في مثل حالة إدماج الأمور المتعلقة بدخول الأشخاص الطبيعيين وفترات إقامتهم المؤقتة داخل البلد مع عدم تطبيق باقي البنود.

ومن الممكن تنفيذ هذا الأمر بالنسبة لخانة الالتزامات العامة Horizontal مثل: "لا ينطبق إلا في النواحي المتعلقة بالدخول والإقامة المؤقتة للأشخاص العاديين".

وفي هذه الحالة فإنه يلزم أن يدرج في الخانة المرتبطة بهذا النشاط في الأسلوب رقم (4) لتوريد الخدمات عبارة "لا ينطبق إلا في الحالات الموضحة في الالتزامات العامة".

(ج) عدم الدخول في التزامات No Commitment

وفي هذه الحالة فإن للدولة الحق في أن تظل تعمل بالقيود القائمة أو تفرض قيوداً جديدة على الدخول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في قطاع خدمي محدد.

ومن ثم فإن العضو يقوم بتدوين عبارة "لا تنطبق Unbound" في الخانة المقابلة وهذه، الحالة تكون فقط إذا ما قبل العضو الالتزام بوسيلة واحدة على الأقل لتوريد الخدمة. واعترض على باقي الوسائل. أما في حالة ما إذا كان هناك اعتراض على الوسائل الأربعة لتوريد الخدمة وكذلك لم تتعهد الدولة بأية التزامات إضافية في هذا النشاط (الخدمة) في قطاع محدد فإنه لا يذكر اسم هذا القطاع في جدول الالتزامات.

(د) صعوبة قبول التزام No Commitment Technically Feasible

في بعض الأحيان قد تبدو هناك بعض الصعوبات في قبول التزام لوجود بعض الصعاب الفنية Unbound due to Lack of Technical Feasibility في أحد أساليب التوريد للنفاذ لسوق الخدمة.

3-6 جداول الالتزامات المحددة Schedule of Specific Commitments:

تتعلق الالتزامات المحددة Specific Commitments بمبدأين أساسيين هما:

1- النفاذ للأسواق Market Access.

2- المعاملة الوطنية National Treatment

وتعد جداول الالتزامات بحيث يوضح في الجدول القيود الموضوعة في قطاع الخدمات المعني ويوضح هذا الجدول:

- الالتزامات الأفقية السارية على جميع القطاعات.
- الالتزامات المحددة لكل قطاع خدمي (سياحي، نقل ... إلخ).

ويتضمن جدول الالتزامات "القائمة الإيجابية" البنود التالية:

- وسائل توريد الخدمة - Modes of Supply
- القطاع - Sector
- شروط وقيود النفاذ للأسواق - Limitation of Market Access
- شروط المعاملة الوطنية - Limitations of National Treatment
- التزامات أخرى - Additional Commitments
- ملاحظات - Notes

وبهذا الجدول:

- إذا وضع تعبير "لا يوجد None" تحت أسلوب توريد الخدمة فإن هذا يعني أن الدولة العضو تتعهد بعدم وجود أي قيود أو عوائق تعترض الوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية.

- أما تعبير "لا ينطبق Unbound " فهذا يعني أن الدولة العضو لم تضع أية التزامات عليها فيما يتعلق بوسائل توريد الخدمة أو المعاملة الوطنية، كما يحق للدولة استخدام تعبير "لا ينطبق" في حالات خاصة.

- ويوضح جدول (2) نموذجًا لجدول الالتزامات.

جدول (2) نموذج لجداول الالتزامات

اسم الدولة : .... جدول الالتزامات المحددة Specific commitments

وســـائل توريد الخدمة : (1) عبر الحدود cross Border Supply (2) الاستهلاك في الخارج Consumptions Abroad (2) الوجود التجاري Commercial Presence (4) الوجود المؤقت للأشخاص الطبيعيين Presence of natural Persons

القطاع Sector or Subsection	القيود على دخول السوق Limitations on market Access	القيود على المعاملة الوطنية Limitations on national treatment	التزامات إضافية Additional commitments
11- خدمات النقل ج- خدمات السكك الحديدية	1- النقل الداخلي من اختصاص الدولة Internal rail transportation is a Public Monopoly 2 - لا يوجد (2) None 3- النقل الداخلي من اختصاص الدولة 4- لا ينطبق (4) Unbound	1- لا يوجد (1) None 2- لا يوجد (2) None 3- لا يوجد (3) None 4- لا يوجد (4) None	

7- الأحكام العامة لاتفاقية التجارة في الخدمات:

إلى جانب الالتزامات العامة والالتزامات المحددة تتضمن الاتفاقية أحكامًا عامة تتيح مزايا ومعاملة مميزة للدول النامية، وهي الأحكام التي تمت صياغتها بما يراعى الظروف الاقتصادية والتنموية لهذه الدول – وفيما يلي أهم هذه الأحكام.

7-1 اتفاقيات التكامل الاقتصادي Economic Integration:

تنص المادة (5) على أمور ثلاثة تخص التزامات الدول العضو في ناحية المعاملات التفضيلية (Preferential Arrangement):

الأول: أن مثل هذه الاتفاقيات لابد أن تشمل قطاعات موسعة شاملة سواء من ناحية الأنشطة (داخل القطاع) أو الحجم التجاري في الخدمات داخل تلك الأنشطة، وكذلك أساليب توفير الخدمات.

الثاني: يجب أن تنص مثل هذه الاتفاقيات على إلغاء كافة التمييزات الواضحة بين موردي الخدمة في هذا القطاع.

الثالث: ألا يترتب على مثل هذه الاتفاقيات مزيداً من القيود الخاصة بتقييد التجارة أو التحويلات.

7-2 القواعد والنظم المحلية Domestic Regulations:

تتطلب المادة (6) من الأعضاء اتخاذ الخطوات اللازمة للتأكد من أن القواعد القائمة فيما يخص الترخيص والخاصة بالمؤهلات، الخبرات، المواصفات القياسية الفنية، إجراءات استخراج التراخيص، وما إلى ذلك، تقوم جميعها على مبدأ الشفافية والوضوح المطلوب لتحقيق الأهداف (Objectives) وبما لا يمثل أعباء غير ضرورية للتأكد من مستوى الخدمات المطلوبة وبما لا تكون في مجموعها قيوداً على الدخول إلى الأسواق لممارسة الخدمة.

7-3 الاعتراف Recognition:

تتطلب المادة (7) إقامة نظام واضح محدد بالنسبة للاعتراف بشهادات الخبرة والشهادات العلمية والتراخيص الصادرة عن الدولة الأجنبية والمرتبطة بمجال التجارة الدولية في الخدمات.

7-4 الاحتكارات والممارسات التجارية المقيدة وقصر توريد الخدمات على أجهزة أو هيئات وطنية:

في ظل اتفاقية GATS فإن الاحتكارات في تقديم الخدمات قد تظل قائمة إلا أن الحكومات المعنية مطالبة بأن تعمل على ألا يسيء محتكرو مثل هذه الخدمات استغلال السلطات المتاحة لهم في الأسواق بما يقلل بدرجة كبيرة الالتزامات التي تقدمها الدولة بشأن أنشطة خدمات تكون خارج إطار النشاط المحتكر، وذلك طبقاً للمادة (8) والتي تتضمن ما يلي:

- على الدول التي تمنح بعض المحتكرين – الحق في احتكار أداء خدمة معينة بالسوق المحلية أن تتأكد من عدم استغلال هذا الحق بطريقة لا تتسق مع التزام الدولة بالتحرير.
- قد يرى مجلس تجارة الخدمات بناء على طلب الدولة المتضررة من تلك الممارسات أن يطلب من العضو المانح للحق الاحتكاري معلومات محددة تخص هذه الخدمات.
- وتعطي الاتفاقية الحق لكل دولة عضو بالإبقاء على وجود احتكار لتوريد خدمات معينة وجعلها قاصرة على وحدات وطنية – مثل مؤسسات السكك الحديدية – على أن تكون هذه الاحتكارات قائمة في تاريخ دخول الاتفاق حيز التنفيذ.
- وتناولت المادة (9) الممارسات التي تحد من المنافسة من خلال دخول الدولة المتضررة والدولة الراعية لتلك الممارسات في مشاورات بغرض الحد منها.

7-5 إجراءات الوقاية الخاصة:

تسمح الاتفاقية لأية دولة باتخاذ اجراءات وقاية خاصة لحماية قطاعات الخدمات المحلية فيها والتي التزمت بتحريرها وذلك من خلال سحب التزاماتها بالتحرير أو تعديلها بعد عام واحد فقط من بدء تنفيذها بدلاً من ثلاث سنوات، كما تقضي الاتفاقية – على أن توضح لمجلس الخدمات أن الإجراءات التي تتخذها بعد عام واحد من بدء تنفيذ الالتزامات بالتحرير هي إجراءات وقاية لا تحتمل الانتظار لمرور ثلاث سنوات.

7-6 المدفوعات والتحويلات والقيود الهادفة إلى حماية ميزان المدفوعات:

تنص المادة (11) على أنه لا يجوز لأي عضو فرض قيود على التحويلات والمدفوعات الدولية المسددة لقاء عمليات جارية تتصل بتعهداته المحددة إلا في الظروف المذكورة في المادة (12) والخاصة بالقيود الهادفة إلى حماية ميزان المدفوعات.

إذ تسمح الاتفاقية (المادة 12) للدول النامية بفرض قيود على المدفوعات والتحويلات الخاصة بتجارة الخدمات فيها وتتعلق بالقطاعات التي تلتزم بتحريرها وذلك في حالة حدوث صعوبات شديدة في موقف ميزان المدفوعات أو صعوبات مالية خارجية (التزامات الديون) أو وجود تهديد بحدوثها، وكذلك استخدام هذه القيود وضمان الحفاظ على مستوى احتياطي مالي مناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية فيها.

ويجب أن تكون هذه القيود مؤقتة ومتمشية مع أحكام صندوق النقد الدولي ويتم إلغاؤها على مراحل مع تحسن الأوضاع، وألا تكون لحماية قطاع معين.

7-7 المشتريات الحكومية:

وفق المادة (13) لا تطبق أحكام الاتفاقية الخاصة بشرط الدولة الأكثر رعاية أو التزامات تحرير الخدمات على قوانين المشتريات الحكومية من الخدمات، وهذا يعني الحد من نطاق الاتفاقية حيث إن المشتريات الحكومية في تلك الخدمات تمثل نسبة

عالية من إجمالي المعاملات في مجال تقديم الخدمات وعلى سبيل المثال أعمال المقاولات والخدمات الاستشارية والمهنية.

7-8 الاستثناءات العامة والأمنية:

7-8-1 الاستثناءات العامة:

تختص المادة (14) بالاستثناءات العامة، إذ لا تطبق الاتفاقية على الإجراءات الخاصة بحماية الآداب العامة والنظام العام وحماية صحة الإنسان والحيوان والنبات...، كما تجيز الاتفاقية الاختلاف في المعاملة بين رعايا الدول وفقا لاتفاقات منع الازدواج الضريبي.

7-8-2 الاستثناءات الأمنية:

وليس في الاتفاقية ما يلزم بالإفصاح عن أي معلومات تتعارض مع المصالح الأمنية الأساسية، كما أنها لا تمنع من اتخاذ أي إجراء يعتبر ضروريًا لحماية المصالح الأمنية الأساسية ويتعلق بخدمة ترتبط بشكل مباشر أو غير مباشر بأغراض عسكرية أو إجراء يتخذ في حالة حرب أو حالة طوارئ في العلاقات الدولية أو إجراء يتمشى مع الالتزامات التي يستوجبها بشأن الأمم المتحدة.

7-8-3 الإفصاح عن المعلومات السرية:

وليس في الاتفاقية ما يلزم بالإفصاح عن المعلومات السرية التي قد يؤدي الإفصاح عنها إلى عرقلة تطبيق القوانين أو تتعارض مع المصلحة العامة أو قد تضر المصالح التجارية المشروعة لشركات معينة.

7-9 الإعانات "الدعم":

تنفرد المادة (15) من الاتفاقية بتقرير نص خاص عن الدعم في قطاع الخدمات:

- إذ لم تمنع الاتفاقية الأعضاء من تقديم الإعانات "الدعم" على الرغم من تأثيرها – تشوهات – على تجارة الخدمات.
- دخول الدول الأعضاء في مفاوضات متعددة الأطراف تستهدف تفادي الآثار السلبية للدعم على أن تراعي تلك المفاوضات الدور الذي يلعبه الدعم في برامج تنمية الدول النامية.
- ولم يحدد تاريخ محدد لبدء تلك المفاوضات أو الكيفية التي تتم بها.

وتقضي الاتفاقية بالاعتراف خلال هذه المفاوضات بدور الدعم في برامج التنمية بالدول النامية ومنحها مرونة في هذا المجال، حيث سيكون من حق الدول النامية منح دعم لبعض قطاعات الخدمات لحمايتها من المنافسة الأجنبية مثل الاتصالات أو النقل.

7-10 التعهدات الإضافية Additional Commitments:

طبقاً للمادة (18) من الممكن للعضو – في قطاع ما – أن يوافق على قبول تعهدات إضافية مرتبطة بتجارة الخدمات من غير الواردة في الجداول تحت البنود 16،17 من الاتفاقية، ومن الممكن أن تتضمن هذه الالتزامات أمورًا تخص المؤهلات، النواحي القياسية الفنية، أسس منح الترخيص أو أي بنود أخرى محلية متعلقة بالبند 15.

والالتزامات الإضافية يعبر عنها في صورة تعهدات (Undertakings) وليس قيود (Limitations). وفي القائمة المعدة يتم التعبير عن هذه الالتزامات في الخانة المعدة لها فقط عندما يتم الموافقة على التزام محدد – كما يجب ألا يتضمن الجدول تلك الخدمات التي لن تتضمن أية التزامات إضافية من ناحية الدولة.

8 – استثناءات معاملة الدولة الأكثر رعاية List of MFN Exemptions:

تضمنت الاتفاقية ملحقا يسمح للبلدان النامية أن تطالب بإعفاءات "استثناءات" من مبدأ الدولة الأكثر رعاية، وفي حالة ما إذا كان هناك استثناء بالنسبة لأمر محدد خاص

بالدولة الأكثر رعاية فللدولة العضو الحق في عدم الالتزام بالمادة 2 "الدولة الأولى بالرعاية" على أن يدرج ذلك في جداول الاستثناءات، وتخضع هذه الإعفاءات للمفاوضات للتدرج في تخفيف هذه الإعفاءات.

وبالطبع فإن للدولة العضو أن تمنح مزايا أفضل لعضو آخر في قطاع خدمات محددة عن تلك الالتزامات المحددة في قائمة هذا العضو وعلى أساس أن الحد الأدنى لما يمنح من مزايا لكافة الأعضاء هي تلك الواردة في الالتزامات المقدمة من الدولة العضو.

جداول الاستثناءات List of Article II MFN Exemptions

وتوضح جداول الاستثناءات "القائمة السلبية" ويتضمن هذا الجدول البنود الآتية:

- القطاع - Sector
- وصف الإجراء وعدم اتساقه مع المادة الثانية
- Description of measure indicating inconsistency with Article II
- الدول التي يطبق عليها الإجراء - Countries to which measure applies
- مدة السريان - Intended duration
- الظروف التي أدت إلى الحاجة للاستثناءات
- Conditions creating the need for the exemption
- ملاحظات - Notes

ويوضح جدول (3) نموذج جداول الاستثناءات.

9 - الترتيبات الخاصة بالدول النامية:

يلاحظ أن اتفاقية GATS تختلف عن اتفاقية GATT والتي كانت تعطى بعض المعاملات التفضيلية للدول النامية. وبالرغم من أن المادة 29 في اتفاقية GATS تسمح

للدول النامية بتقديم تنازلات أقل من تلك التي تقدمها الدول الصناعية إلا أن هذا الأمر لا يعتبر بمثابة حق حيث إنه من غير المسموح لأي دول نامية – وكذلك الدول الأقل نموا – بأن تكون عضوا في اتفاقية GATS إلا بعد إدراجها على الأقل التزاماً واحداً في قائمة الالتزامات.

إضافة إلى هذا فإن هناك مواضيع تخص الدول النامية بالذات ورد ذكرها في المادة 3 (الشفافية)، المادة 4 (زيادة دور الدول النامية)، مادة 5 (التكامل الاقتصادي)، مادة 15 (الدعم) وقد نصت الاتفاقية على الآتي:

– فيما يخص الشفافية مادة (3) فإنه على الدول الصناعية إقامة نقاط اتصال لتسهيل تعرف موردي الخدمات من الدول النامية على البيانات والمعلومات الخاصة بكل من :

- الأبعاد التجارية.
- متطلبات التسجيل والاعتراف بالشهادات والمؤهلات العلمية.
- توفير المعرفة الفنية لبعض المؤهلات.

جدول (3) نموذج لجداول الاستثناءات

اسم الدولة : .... استثناءات EXEMPTIONS

القطاع Sector or Subsection	وصف الإجراءات التي لا تتسق مع المادة الثانية Description of Measures Indicating its Inconsistency with Article II	الدول التي يطبق عليها الإجراء Countries to which the measure applies	مدة السريان Intended duration	الظروف التي أدت إلى الحاجة للاستثناء*

* Condition Creating the need for exemption

- مطلوب زيادة دور الدول النامية في التجارة الدولية للخدمات مادة (4) من خلال المباحثات الخاصة ببعض الالتزامات المحددة في مجالات:

- التعرف على التقنيات من خلال أساليب تجارية.
- تحسين سبل الاتصال بقنوات التوزيع وشبكات المعلومات.
- تحرير الوصول إلى الأسواق في مجال الخدمات ذات الأهمية للدول النامية.

- تعترف الاتفاقية بالصعوبات التي تواجهها الدول النامية بالنسبة لموازين مدفوعاتها ومن ثم تعطيها الحق في فرض قيود مؤقتة على المدفوعات والتحويلات الخاصة بأنشطة الخدمات التي تلتزم الدول النامية بتحريرها، وكذلك استخدام القيود لضمان الحفاظ على مستوى احتياطي مالي مناسب لتنفيذ برامج التنمية الاقتصادية ، ويجب أن تكون هذه القيود متفقة مع أحكام اتفاقية صندوق النقد الدولي ولا تكون لحماية قطاع خدمات معين.

- تسمح الاتفاقية للدول النامية بإبرام اتفاقات لتحرير قطاعات الخدمات مع دول أخرى نامية أو متقدمة ومنح الأطراف من الدول النامية معاملة أفضل من الممنوحة للدول المتقدمة.

- تسمح الاتفاقية لأي دولة بالدخول في اتفاق للتكامل التام لأسواق العمل مع دول أخرى.

- تسمح الاتفاقية لأي دولة باستمرار وجود محتكرين في بعض الخدمات فيها طالما كانوا موجودين أصلاً عند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

- تسمح الاتفاقية باتخاذ إجراءات وقائية خاصة لحماية قطاعات خدمات التزمت بتحريرها وفقا للاتفاقية، إذ يمكن سحب أو تعديل التزاماتها بعد ثلاثة أعوام من بدء

تنفيذ هذه الالتزامات عند تعرضها لخلل في ميزان مدفوعاتها دون الانتظار للفترة التي حددتها الاتفاقية بثلاث سنوات.

– لا تطبق أحكام الاتفاقية المتعلقة بشرط الدولة الأولى بالرعاية على قوانين المشتريات الحكومية من الخدمات.

– لا تطبق الاتفاقية على الإجراءات الخاصة بحماية الآداب العامة وحماية حياة وصحة الإنسان والحيوان والنبات. كما يسمح بالتفرقة في المعاملة بين رعايا الدول وفقا لاتفاقات منع الازدواج الضريبي.

– ليس في الاتفاقية ما يلزم أي دولة بالإفصاح عن أي معلومات تتعارض مع مصالحها الأمنية الأساسية. كما أنه لا يمنع أي دولة من اتخاذ أي إجراء تعتبره ضروريًا لحماية مصالحها الأمنية الأساسية ويتعلق بخدمة ترتبط – بشكل مباشر أو غير مباشر – بأغراض عسكرية أو إجراء يتخذ في حالة الحرب أو حالة طوارئ في العلاقات الدولية أو إجراء يتفق مع التزاماتها بموجب ميثاق الأمم المتحدة.

– تقضي الاتفاقية بأن ترعى جولات المفاوضات القادمة – المرونة المناسبة للدول النامية لفتح قطاعات أقل – من التي تفتحها الدول المتقدمة – وتحرير أشكال أقل من العمليات وفتح أسواقها تدريجيًا بما يتمشى مع أوضاعها التنموية.

– تقضي الاتفاقية بتقديم سكرتارية المنظمة العالمية للتجارة (WTO) مساعدات فنية في مجال الخدمات (إعداد دراسات – تشريعات – إنشاء مراكز اتصال ....إلخ) إلى الدول النامية.

– تقضي الاتفاقية بالاعتراف بدور الدعم في برامج التنمية في الدول النامية والأخذ في الاعتبار احتياجات الدول النامية للمرونة في هذا المجال.

10- موقف الدول من الموافقة على إدراج الخدمات بجداول الالتزامات:

تتضمن اتفاقية (GATS) تحرير تجارة الخدمات تدريجيًا وذلك عن طريق وضع برنامج للالتزامات . إن الوصول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية تنطبق على تلك الخدمات التي يتم إدراجها طبقا للاشتراطات والأسس التي تحددها الدولة المعنية – كما تنص الاتفاقية صراحة على المباحثات المستقبلية بهدف الوصول إلى مستوى أعلى من التدرج نحو التحرير على أن تبدأ المرحلة الأولى في هذه المباحثات بعد خمس سنوات من تاريخ وضع الاتفاقية موضع التنفيذ.

وتتضمن الاتفاقية كافة الأنشطة في كافة قطاعات الخدمات دون تمييز، ولكن من ناحية أخرى فإن الدول الأعضاء لها الحق في تحديد تلك الخدمات التي يسمح فيها للوصول إلى الأسواق، وتطبيق مبدأ المعاملة الوطنية على كافة الأطراف ومن ثم فإن هناك اختلافات واضحة بين الدول بعضها البعض في أعداد الخدمات التي وافقت على أدراجها في جدول الالتزامات نجد دولاً مثل الولايات المتحدة واليابان والاتحاد الأوروبي أدرجت ما يزيد عن 100 نشاط في جدول الالتزامات، غير أن دولاً أخرى لم توافق سوى على أدراج عدد لا يزيد عن عشر خدمات أو أقل من ذلك في بعض الأحيان من تلك مثل (الجزائر – البحرين – قبرص – إندونيسيا – مالطا ...) ويلاحظ أن ما اعتمدته الدول الصناعية الكبرى من هذه الأنشطة يمثل غالبية مجال الخدمات فيما عدا عددًا محدودًا مثل نشاط النقل البحري وخدمات السمعيات والمرئيات (Audiovisual) – أما بالنسبة للدول النامية فقد أدرجت عدد أقل من الأنشطة.

ويلاحظ بصفة عامة أن أكثر الأنشطة الخدمية التي ظهرت فيها الالتزامات (Commitments) كانت تلك الأنشطة المرتبطة بالسياحة (الفنادق – المطاعم – وكلاء السياحة – الإرشاد السياحي ....الخ) مما يعكس أهمية هذه الأنشطة بالنسبة لموازين المدفوعات لتلك الدول، وصنفت العديد من الدول النامية التزامات مماثلة على أنشطة الخدمات المالية وخدمات الأعمال والمقاولات، وتهدف المباحثات القائمة حاليًا إلى التوسع في قبول الالتزامات في الأنشطة المتعلقة بخدمات النقل وانتقال الأفراد، وذلك

إضافة إلى مجال الاتصالات السلكية الأساسية والتي كان من المتضمن عدم إدراجها ضمن الالتزامات في المباحثات السابقة قبل الوصول إلى الاتفاقية الحالية.

11- المعالم الرئيسية للتقدم بطلبات انضمام للاتفاقية:

إن المحور الأساسي الذي تقوم عليه اتفاقية GATS هو الالتزامات التي تتقدم بها الدول الأعضاء. ومن ثم فإن أهمية الاتفاقية وأثرها يتوقفان على مجموع الالتزامات المقدمة من مختلف دول العالم . وأسلوب الانضمام يقوم على أساس التقدم بقائمة موجبة وأخرى سالبة بالنسبة للالتزامات المحددة والقائمة الموجبة تغطي (تعني) قطاعات الخدمات الواردة في قائمة التزامات الدول للسماح فيها بالدخول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية. أما القائمة السالبة فهي تعني استمرار الأسلوب المتبع وهو أن تحدد الدولة (العضو) أيا من أنشطة الخدمات التي من الممكن أن يسمح فيها للمؤسسات والشركات الأجنبية بالدخول إلى الأسواق وحق المعاملة الوطنية . يلي ذلك تحديد استمرار أي من هذه القواعد والنظم والقوانين السائدة والتي قد تؤثر في تحقيق هذين البندين.

ومثل هذه القيود (Limitations) أو الاستثناءات تحدد طبقا لوسـيلة توريد الخدمة (Mode of Supply) وبالنظر إلى وسائل توريد الخدمات ، فهذا يعني أن هناك ثماني فرص وأربع رسائل لتوريد الخدمة في مجالي الدخول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية أمام مختلف الدول الأعضاء لإمكان عدم إتاحة الفرصة بالكامل أمام موردي الخدمة الأجانب للدخول في الأسواق أو المعاملة الوطنية.

إضافة إلى الالتزامات القطاعية المحددة (Specific Commitments) فإن للدول الأعضاء الحق في التقدم بالتزامات عامة أفقية (Horizontal) وهذه تعني أنها التزامات تغطي كافة أوجه نشاط قطاع الخدمات وهي المتعلقة بالنواحي السياسية أو القانونية أو التنظيمية السائدة في الدول والتي تحد من إمكانية تقديم الخدمة من المورد الأجنبي بغض النظر عن القطاع أو النشاط الخدمي المعني.

ومن نواحي السياسات الداخلية المتبعة في الدولة:

فيما يخص مورد الخدمة الأجنبي فإن العديد من الدول تتضمن قائمتها ما يسمى "اختبار لمدى الحاجة الاقتصادية" (Economic Needs Test) والتي تعني القوانين والقواعد التي تنص على أنه من الممكن السماح لموردي الخدمة الأجانب بالمنافسة في السوق المحلي فقط في تلك الحالات التي إما لا يوجد فيها أصلاً مورد خدمة محلي، أو الحالات التي لا يستطيع فيها موردو الخدمة المحليين تغطية الطلب بالكامل في تقديم الخدمات المطلوبة.

وفي العديد من الأحوال فإن وجود الالتزامات الأفقية تعني ببساطة وجود قيود على الحركة الداخلية للأشخاص الاعتياديين. وطبقًا للجدول المخصص لإدراج الالتزامات الخاصة للدول الأعضاء، إذا وضع تعبير "لا يوجد None " فإن هذا يعني أن الدولة العضو تتعهد بعدم وجود أية قيود أو عوائق والتي قد تعترض الوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية في المجموعة التي تمثل مجال الخدمة المعنى وبالوسائل الأربعة لتوريد الخدمة. أما تعبير "لا ينطبق Unbound" فهذا يعني أن الدولة العضو لم تضع أية التزامات عليها فيما يخص أيا من وسائل توريد الخدمة.

12- موقف اتفاقية الجاتس من اتفاقيات التكامل الإقليمي:

مناهج ومبررات التحرير الإقليمي للخدمات :

تجيز أحكام اتفاقية الجاتس ، كما هو الحال في ظل الجات القديمة ومنظمة التجارة العالمية حديثا، للدول الأعضاء بتكوين أو الانضمام إلى اتفاقيات للتجارة التفضيلية بصورها المختلفة . فقد تضمنت المادة الخامسة من اتفاقية الجاتس الآتي :

- لا تمنع الاتفاقية لجوء أعضائها إلى الدخول في أو تكوين اتفاقيات إقليمية لتحرير التجارة في الخدمات على أساس تفضيلي بشرط :
  - أن تكون للاتفاقية تغطية قطاعية واسعة، مع النص على إزالة جميع أنواع التمييز بين الأطراف

- الالتزام بتعميم أي اتفاقية تفضيلية في الخدمات من أجل تسهيل التبادل التجاري بين أطراف الاتفاق، وعلى ألا تؤدى مثل هذه الاتفاقية إلى زيادة أو رفع مستوى الحماية والعوائق التجارية في الخدمات أمام الأطراف غير الأعضاء
- لا يجوز لأي عضو يكون طرفا في أي اتفاقية من الاتفاقيات الإقليمية أن يطالب بتعويض عن الفوائد التجارية التي قد يحصل عليها عضو آخر في الاتفاقية .

كما تضمنت المادة السادسة من اتفاقية الجاتس السماح للأعضاء بالدخول في اتفاقيات بهدف التكامل التام لأسواق العمل بشرط :

- إخطار مجلس التجارة في الخدمات
- استثناء مواطني أطراف الاتفاقية من شروط الإقامة وتراخيص العمل .

وتجد هذه الاستثناءات مبررها في فكرة التكامل والتعايش بين مفهومي التعددية والإقليمية. فعلى حين تسير قواعد النظام التجاري الدولي في إطار منظمة التجارة العالمية وكذلك الجاتس وفق قاعدة التحرير متعدد الأطراف للتجارة الدولية وبالاعتماد على مبادئ عدم التمييز وشرط الدولة الأولى بالرعاية ، إلا أنهما اعتبرتا أن جهود التكامل الإقليمي هي بمثابة خطوة على طريق تحرير التجارة متعددة الأطراف ومكملة له وليست متعارضة معه.

والملاحظ أن هناك ندرة شديدة في الدراسات التي تغطي مضامين اتفاقيات التجارة والتكامل الإقليمي على تجارة الخدمات العالمية. هذا في الوقت الذي تنطوي فيه الغالبية العظمى من الاتفاقيات الإقليمية على بعد خدمي، أي النص على تضمين تجارة الخدمات في إطار التحرير التفضيلي .

وهنا تثار تساؤلات عن مدى الحاجة إلى تعديل الحقائق المتفق عليها أو التي تم التوصل إليها في مجال التجارة التفضيلية السلعية عند الحديث عن التجارة التفضيلية

في مجال الخدمات، وذلك بسبب الاختلاف بين كلا نوعي التجارة. ومن ثم تطرح التساؤلات حول الآثار التي سوف تترتب على تحرير تجارة الخدمات في الإطار الإقليمي، بصورة تفوق مستوى وسرعة التحرير في الإطار متعدد الأطراف. وهناك العديد من الاحتمالات التي نذكر منها :

- في كثير من الأحوال قد يكون مبرر الدولة في منح الشركاء التجاريين مزايا تفضيلية في الوصول إلى أسواق خدماتها في الداخل هو تمتعها بتفضيلات للدخول إلى الأسواق الخارجية في مجال السلع. وهنا نجد أن البنك الدولي يؤكد على أن التحول إلى استراتيجية تكاملية يعد في المقام الأول من الاعتبارات السياسية وليس لغرض تحرير التجارة، ومن ثم يتعين تعريف وتحديد المكاسب الاقتصادية المرتبطة بذلك.
- وعن إمكانية تحسين الوضع الراهن إذا لجأت الدولة إلى تحرير الخدمات على أساس تفضيلي ، نرى الآتي :

- انطلاقا من الوضع الراهن ، من شأن القيود المانعة وغير المولدة للإيرادات أن تجعل تكلفة تحويل التجارة من الإطار متعدد الأطراف إلى الإطار الإقليمي التكاملي منخفضة، ومن ثم قد تكون مكاسب الدولة من تحرير الخدمات في الإطار التكاملي التفضيلي أكبر من تلك التي يمكن الحصول عليها في الإطار متعدد الأطراف.
- تلعب عناصر زيادة المنافسة والاستفادة من اقتصاديات الحجم وفرص نشر المعرفة دورا في دعم فرضية توافر فرص متماثلة لاستفادة الدولة من التحرير الإقليمي للتجارة في الخدمات كما هو الحال في ظل التحرير الإقليمي للتجارة في السلع .
- هنالك افتراض بأن التحرير على أساس غير تفضيلي / غير تكاملي يولد مكاسب أكبر من تلك التي تتوالد في ظل التحرير التفضيلي / التكاملي بسبب ما قد يرتبط بالنوع الأول من عدم حدوث تحيز في اختيارات السوق وعدم تحويل التجارة إلى المصادر الأقل كفاءة.

أما عن اقتصاديات التعاون واحتمال استفادة الدولة من التعاون في إطار دون الإقليمي بالمقارنة بالتعاون في الإطار متعدد الأطراف فنجد أن هناك ثلاث حجج تزكي الإطار دون الإقليمي وهي :

- قد يحقق التعاون على المستوى دون الإقليمي مكاسب على حساب بقية دول العالم سواء من خلال ما يطرأ على شروط التجارة من تحسن في الأسواق التنافسية ، والأرجح في حالة الخدمات ، من خلال تحويل الريع إلى الشركات المشاركة في الأسواق الاحتكارية _ إلا إذا لجأت الدول المضارة إلى إجراءات انتقامية في صورة عقد اتفاقيات مماثلة .
- قد تكون هناك فرصة لحالة من المساومة في الإطار دون الإقليمي بالمقارنة بذلك الإطار متعدد الأطراف ، كذلك قد تنخفض احتمالات قدرة أطراف من خارج الاتفاق على ممارسة ظاهرة الراكب المجاني (التهرب من الوفاء بالالتزامات) والتهرب من تبادل التنازلات في الإطار دون الإقليمي بالمقارنة بذلك الإطار متعدد الأطراف.
- قد يكون التعاون التنظيمي بين مجموعة من الدول أكثر جدوى وقبولا بالمقارنة بالمستوى العالمي من التعاون التنظيمي.

تحليل الاتفاقيات التفضيلية في مجال تجارة الخدمات :

- يتطلب تحليل الاتفاقيات التفضيلية في مجال الخدمات إدخال بعض المتغيرات على النظرية التقليدية للأسباب التالية :

– **الأول** : حاجة معظم الخدمات إلى حدوث تقارب بين مورد الخدمة ومستهلكها، ومن ثم فإن الأمر يستلزم عدم الاقتصار في تحليل التفصيلات على نمط التوريد عبر الحدود ، بل يتعين أن ندخل في التحليل توفر الخدمات من خلال كل من الاستثمار الأجنبي المباشر وجود الأشخاص الطبيعيين .

– **الثاني** : قد لا تكون صيغة المعاملة التفضيلية من خلال تخفيض التعريفات الجمركية ــ بسبب ندرة حالات تطبيق التعريفة على تجارة الخدمات ــ بل قد تكون من خلال القيود التمييزية على تدفقات كل من العمل ورأس المال (في شكل مقادير

محددة أو أنصبة للملكية الأجنبية مثلا) والعديد من التنظيمات المحلية في شكل مواصفات فنية واشتراطات الحصول على حق الامتياز والتأهيل المهني .

ويعتمد تعهد دولة ما بفتح أسواقها لبعض الموردين على أداة الحماية القائمة :

1 - فإذا كانت أداة الحماية هي القيود الكمية على إنتاج الخدمات أو على عدد موردي الخدمة ، فقد تكون المعاملة التفضيلية في صورة تخصيص نسبة كبيرة من الحصة إلى أطراف الاتفاقية الإقليمية .

2 - يمكن أن تكون المعاملة التفضيلية في صورة تخفيف القيود على تملك الأجانب أو الشكل القانوني أو فتح الفروع.

3 - التمييز باستخدام الدعم والضرائب .

4 - التمييز من خلال التنظيمات المحلية المتصلة بالمواصفات الفنية والتصريح ومتطلبات التأهيل المهني .

وهناك ثلاثة أنواع من التمييز يمكن استخدامه في مجال تجارة الخدمات:

- من خلال المقاييس الحمائية التي تؤثر على التكلفة المتغيرة - أي زيادة المقاييس الحمائية التي لا تدر إيرادات (الحواجز الاحتكاكية)، وهى تناسب كافة الأنماط وبالذات نمط التجارة عبر الحدود.
- من خلال المقاييس الحمائية التي تؤثر على التكلفة الثابتة لموردي الخدمة، وهى تناسب كثيرا نمط الوجود التجاري لتوريد الخدمة ، وتساعد في الأحوال التي يصعب فيها استخدام نمط التجارة عبر الحدود لتوريد الخدمة.
- من خلال القيود الكمية على عدد موردي الخدمة.

ومن ثم يتوقف الأثر النهائي لتحرير الخدمات في إطار إقليمي تكاملي على تأثير هذه الأنواع من التمييز للمورد الإقليمي على حساب المورد متعدد الأطراف على تأثر

كل منها على تكلفة التشغيل والتكلفة المتغيرة والثابتة للدخول . ومن ثم يجب ان يجرى تقييم شامل قبل الإقدام على صياغة أي اتفاق تكاملي تفضيلي لتحرير التجارة في الخدمات للتعرف على تأثير تنازلات فتح الأسواق والمعاملة الوطنية على مكاسب كل طرف في الاتفاق وعلى المجموعة ككل، علماً بأن هذا الأمر يخص بالدرجة الأولى مشروع اتفاقية التجارة في الخدمات العربية الجاري إعدادها.

13- الآثار المترتبة على الاتفاقية GATS:

عند النظر إلى تقييم العائد على الدولة من الانضمام إلى عضوية الاتفاقية فهناك ثلاثة عناصر يجب النظر إليهم بإمعان.

- دور الاتفاقية كنقطة ارتكاز (Anchor) لتطوير السياسات المتبعة داخليًا.
- دور الاتفاقية كأداة لإمكان توفير خدمات بمستوى عال لدعم الاقتصاد الوطني.
- أثر تحرير الخدمات على تنمية القدرات التصديرية لقطاع الخدمات الوطني.

والعنصران الأول والثاني يتوقفان على مدى ما تقدمه الدولة من التزامات في تحرير تجارة الخدمات، أما العنصر الثالث، وبالرغم من تأثره أيضًا بالعنصرين الأول والثاني، نجده يتأثر بدرجة كبيرة بما توفره الاتفاقية على الصعيد الدولي من الحد من الحواجز والعوائق أمام انتشار تجارة الخدمات.

ودور الاتفاقية كنقطة ارتكاز للتطوير هو ناتج طبيعي للانضمام إلى اتفاقيات دولية متعددة الأطراف حيث إن ارتباط سياسة الدولة باتفاقية GATS سيمكنها بدرجة كبيرة من مقاومة قوى الضغط الداخلية لتعديل السياسات لخدمة مصالحها الخاصة حيث إن الانسحاب من بعض الالتزامات الواردة من الدولة العضو قد يحملها أعباء مالية نتيجة لما قد تخسره باقي الدول الأعضاء من جراء هذا الأمر.

وبالتالي، فإن دخول الدولة بالالتزامات حتى ولو على أساس استمرار الأوضاع القائمة بها من الممكن أن يكون له أثاره الإيجابية حيث إنه على الأقل يعني الوضوح والشفافية بالنسبة للمتعاملين، كما يعني أيضًا عدم العدول عما هو قائم من تسهيلات متاحة بالتساوي أمام موردي الخدمة. إلا أنه من منظور عام فإن الاعتقاد السائد أن المكاسب الرئيسية التي ستعود على الدول النامية كنتيجة للانضمام للاتفاقية ستكون في تحرير الوصول إلى أسواق هذه الدول ذاتها. حيث إن هناك العديد من الشواهد التي تشير إلى أن المشاكل الداخلية الإجرائية – والتي هي من صنع الدولة ذاتها – تكون عادة العنصر الرئيسي في المعوقات أمام انطلاق صناعة الخدمات الوطنية.

إضافة إلى ذلك فإنه لا يخفى أثر الخدمات الإنتاجية على مختلف قطاعات الإنتاج الأخرى صناعية كانت أم زراعية وعلى سبيل المثال لا الحصر أثر وجود نظام نقل وتوزيع فعال في مجال التصدير للمنتجات الزراعية والصناعية، وكذلك أثر علاقة توافر نظام اتصالات جيد وبأسعار مقبولة على كافة حلقات الإنتاج والتوزيع وما إلى ذلك.

وبصفة عامة فقد أصبح من المحتم في الوقت الحالي وجود نظام خدمات إنتاجية على درجة عالية من الكفاءة كأحد المحددات الرئيسية لانتهاج سياسات تنموية تتجه نحو الارتباط بالعالم الخارجي. وبالنظر إلى حدة المنافسة العالمية التي تزداد شدة يومًا بعد يوم فإن تطوير قطاع الخدمات الإنتاجية داخليًا هو الركيزة الأساسية لمثل هذه المنافسة. وقد أصبح عنصر الوقت هو العنصر الحاكم ليس فقط بسبب انخفاض العمر الافتراضي للمنتجات ولكن أيضًا بسبب استخدام تقنيات في الإنتاج تعتمد أساسًا على عنصر الوقت بما يسمى(Just-in-time) ، فالمشتري الخارجي يجب أن يتأكد تمامًا ليس فقط من مواءمة السلع المصدرة للمواصفات المطلوبة ولكن أيضًا أن السلعة المطلوبة سترد إليه في الوقت المحدد. وإذا ما تعذر هذا الأمر، أي عنصر الالتزام بالوقت، فإن هذا يعني الخروج من المنافسة الدولية.

وعلى سبيل المثال لا الحصر الإجراءات الخاصة بتصدير البضائع من خلال الموانى وذلك فيما يخص تداول البضائع- التخزين - الإجراءات الجمركية - الصحية وما إلى ذلك قد تمثل في مجموعها عائقا كبيرًا أمام سرعة وسهولة وانتظام خروج البضائع المصدرة مما لا يمكن المصدر من المنافسة بكفاءة أمام غيره على المستوى العالمي.

إلا أنه يبدو من ناحية أخرى أن معظم الدول النامية في إقدامها على تحرير تجارة الخدمات لم تصل بعد إلى قناعة بأهمية هذا الوضع ومدى ما قد يعود عليها من مزايا، فمن ناحية نجد أن الميزة التنافسية المتاحة للدول النامية هي في تلك الخدمات التي تتطلب انتقال العمالة بكثافة، وعلى العكس من ذلك فإن العمالة الأجنبية في الدول الصناعية تمثل مشاكل مقلقة لها وهي بالتالي تحاول جهد طاقتها أن تحد من تدفق العمالة الأجنبية إليها، ومن ثم فإنه من الصعب الوصول إلى نقطة تعادل تحقق توازن المصالح بين الطرفين.

الباب الثاني

التجارة في الخدمات GATS 2000

وموقف الالتزامات المقدمة (النقل البري)

الفصل الأول – الاتفاقـية العامـة للـتجارة في الخدمات (جاتس 2000) وموقف بعض الدول من تقديم الالتزامات.

الفصل الثاني – الجولة الجديدة لمفاوضات الخدمات "الفرص والتحديات".

الفصل الثالث – موقف وآراء بعض الدول فيما يخص مفاوضات **GATS 2000 "خدمات النقل"**.

الفصل الرابع – موقف تحليلي للالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال خدمات النقل السككي والطرقي.

الفصل الأول

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات "جاتس 2000"

وموقف بعض الدول من تقديم الالتزامات

الفصل الأول

الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات "جاتس 2000" وموقف بعض الدول من تقديم الالتزامات

1- الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات جاتس 2000:

1-1 مقدمة

تضمنت اتفاقية التجارة العامة للخدمات نصوصاً عديدة بالالتزمات لاستكمال المفاوضات وهى من مجموعتين :

الأولى : الالتزام باستكمال القواعد التي لم تستكمل خلال مفاوضات أورجواى وتندرج هذه القواعد في ثلاثة مواضيع :

- الوقاية safeguards : تبدأ المفاوضات حول وضع قواعدها اعتباراً من عام 1998.
- المشتريات الحكومية: تبدأ المفاوضات الخاصة بها عام 1997.
- الدعم: دعت الاتفاقية الدول إلى الدخول في مفاوضات تستهدف وضع الضوابط اللازمة والإجراءات المصاحبة لممارسات الدعم.

وقد قام مجلس التجارة في الخدمات في مارس 1995 بتكوين لجنة لبحث قواعد الخدمات المشار إليها في الاتفاقية وتقديم تقارير دورية إلى المجلس عن تطور المفاوضات.

الثانية: بدء جولة مفاوضات جديدة لتحسين الالتزامات المحددة بعد مرور خمس سنوات من بدء تنفيذ الاتفاقية أي في عام 2000 وفقاً لما نصت عليه الاتفاقية في

التحرير التدريجي وذلك لتحديد مصالح الأطراف المشاركة جميعاً على أن تستمر جولات المفاوضات تباعاً كل خمس سنوات.

وبناء على ذلك، عندما عقد المؤتمر الوزاري الرابع (نوفمبر 2001) كانت جولة المفاوضات في الخدمات قد بدأت وأقرت المبادئ التوجيهية والإجراءات التي ستتبع في المفاوضات والتأكيد على بعض النقاط المهمة ومن بينها :

- إجراءات التحرير الذاتية التي تمت خارج إطار المفاوضات.
- تقييم تنفيذ اتفاقية التجارة للخدمات منذ تطبيقها خاصة فيما يتعلق بزيادة مساهمة الدول النامية في التجارة في الخدمات.

وفيما يلي بعض تفاصيل تطور المفاوضات واتجاهاتها.

2-1 مفاوضات GATS 2000

الإعلان الوزاري للدوحة وتجارة الخدمات

تحمل اتفاقية التجارة للخدمات في نصوصها الكثير من المواد والفقرات التي تضع برنامجاً للمفاوضات المستقبلية سواء في مجال استكمال القواعد أو في تطبيق مبدأ التحرير التدريجي. وقد أعطى إعلان الدوحة دفعة سياسية للمفاوضات التي كانت قد بدأت فعلاً – وقد تم تحديد البرنامج الزمني للمفاوضات على النحو التالي:

- الطلبات التي تقدمها كل دولة إلى الدول الأعضاء الأخرى والتي تشمل إما طلب فتح قطاعات أو قطاعات فرعية للخدمات أمام الموردين الأجانب، و/أو إزالة بعض القيود أو الشروط الخاصة بالنفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في القطاعات الواردة في جداول الالتزامات المالية.

  20 يونيو 2002 (تقديم الطلبات).

- بناء على الطلبات – قد تجرى مفاوضات ثنائية / جماعية لتبادل الآراء، وبناء عليها تقدم الدول الأعضاء العروض (الأولية) لما تقدمه من الالتزامات المقبولة بالنسبة لها، وعلى أن تستمر المفاوضات في المراحل التالية:

31 مارس 2003 (تقديم العروض)

- مراجعة عامة لنتائج المفاوضات.

10 – 14 سبتمبر 2003 (المؤتمر الوزاري الخامس)

- نتائج المفاوضات في إطار صفقة واحدة مع باقي موضوعات المفاوضات الأخرى.

1 يناير 2005 (انتهاء المفاوضات)

3-1 المبادئ التوجيهية للمفاوضات:

- أقر مجلس التجارة في الخدمات في اجتماعه في 28 مارس 2001 المبادئ التوجيهية للمفاوضات والتي تحكم تلك المفاوضات خلال الجولة الحالية والتي من أهمها :

- تستهدف المفاوضات زيادة مشاركة الدول النامية في التجارة في الخدمات ويتبقى توفير المرونة المناسبة للدول النامية الأعضاء، مع إعطاء أولوية خاصة للدول الأعضاء الأقل نمواً.

- ستأخذ عملية التحرير في الاعتبار أهداف السياسة الوطنية ومستوى تطور وحجم اقتصاد كل من الدول الأعضاء بشكل كلي، وفي القطاعات المختلفة. كما تأخذ في الاعتبار حاجات موردي الخدمات الصغار ومتوسطي الحجم وخاصة في الدول النامية.

- يجب ألا يكون هناك استثناء مسبق لأي قطاع من قطاع الخدمات، أو أي شكل من أشكال التوريد، ويجب إعطاء اهتمام خاص للقطاعات وأشكال التوريد التي تهم المصالح التصديرية للدول النامية.

- ستنجز المفاوضات بشأن الوقاية safeguards في موعد أقصاه 15 مارس 2002 ويهدف الأعضاء إلى إنهاء المفاوضات قبل اختتام المفاوضات حول الالتزامات المحددة.

- ستكون المفاوضات مفتوحة لكافة الدول الأعضاء والدول التي تتفاوض للانضمام إلى العضوية طبقا للقرارات التي اتخذها المجلس العام في هذا الصدد، وستكون نقطة بدء المفاوضات بشأن الالتزامات المحددة هي الجداول الحالية.

- لتحقيق التحرير التدريجي تجرى مفاوضات ثنائية أو جماعية متعددة الأطراف، وسيكون أسلوب الطلب والعرض وسيلة المفاوضات الرئيسية.

- ستكون هناك مرونة مناسبة للدول النامية الأعضاء تمكنها من فتح عدد أقل من القطاعات وتوسيع النفاذ إلى أسواقها باطراد بما يتفق مع وضعها التنموي، ووضع الشروط الخاصة بالنفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية بما يحقق الأغراض المشار إليها في المادة (4) المتعلقة بزيادة مساهمة الدول النامية في التجارة في الخدمات.

- طبقاً لمعايير يتفق عليها الأعضاء ستأخذ المفاوضات في الاعتبار إجراءات التحرير الذاتية التي اتخذتها الدول الأعضاء منذ المفاوضات السابقة، وستعمل الدول الأعضاء على تطوير مثل هذه المعايير قبل بدء المفاوضات بشأن الالتزامات المحددة.

- يقوم مجلس الخدمات بتقييم التجارة في الخدمات بشكل عام وعلى أساس قطاعي وسيكون ذلك نشاطاً مستمراً، كما سيجرى تقديم معونة فنية إلى الدول النامية الأعضاء عند الطلب لمساعدتها على القيام بتقييمات وطنية / إقليمية.

- سينظر مجلس التجارة في الخدمات عندما يراجع تقدم المفاوضات في المدى الذي يجرى فيه تطبيق المادة الرابعة، ويقترح طرقاً ووسائل للتقدم باتجاه الأهداف المخصصة فيها وستؤخذ في الاعتبار حاجات موردي الخدمات الصغار في الأقطار النامية.

ويتبين من هذه التوجيهات الأمور التالية بالنسبة للدول النامية عامة والعربية خاصة:

- أهمية استمرار الهيكل الحالي للاتفاقية والذي يعطي مرونة كبيرة للدول النامية في مشاركتها في التجارة الدولية للخدمات والتأكيد، على أن نطاق المفاوضات الحالية ينحصر في استكمال قواعد الاتفاقية وفى التحرير التدريجي والتشديد على أن هناك مرونة واضحة للدول النامية في اختيار القطاعات وطرق التوريد المناسبة لظروفها.
- إن تحرير القطاعات لا يعني الاخلال بالأهداف القومية، وللدول الأعضاء الحق في اختيار القطاعات التي يتم تحريرها، وليس هناك ما يفرض تحرير قطاع أو قطاع فرعى، ويجب ألا يفسر ما ورد في القواعد الإرشادية بشأن ضرورة شمول المفاوضات لكافة القطاعات على أنه يستوجب تقديم التزامات في كافة القطاعات – فتقديم الالتزامات خاضع للمفاوضات – وقد تكتفي الدولة المعنية بتقديم الالتزامات التي تحقق الأهداف الوطنية.
- هناك عنصر جديد في المبادئ التوجيهية وهو الإشارة إلى ضرورة الأخذ في الاعتبار حاجات الموردين الصغار ومتوسطي الحجم الذين يمثلون القطاع الأكبر في الدول النامية.
- تشمل المفاوضات الحالية الإجراءات الذاتية للتحرير في الخدمات وهذا أمر مهم للكثير من الدول النامية التي قامت بمبادرات ذاتية في هذا الاتجاه في إطار خطط الإصلاح الاقتصادي.
- إن نقطة البداية في مفاوضات التحرير التدريجي هي الجداول الحالية التي قدمت خلال جولة أورجواى وما تلاها من مفاوضات لاحقة وليس الوضع القائم حالياً، وتشمل المفاوضات أيضاً استثناءات الدول الأولى بالرعاية التي قدمت في جداول الالتزامات الحالية.

1-4 أهـم المقترحات المقدمة خلال المفاوضات الحالية:

تم تقديم 113 ورقة حتّى شهر يونية 2003 – ويتعلق أكثر من نصف هذه الأوراق بالرسوم التعويضية وإجراءات مكافحة الإغراق حيث تتشابه قواعد الاتفاقية في كثير من الأحكام.

وتهدف الاقتراحات المقدمة من الدول المتقدمة للحد من المعاملة الخاصة بالدول النامية وتعطي المبررات لعدم ضرورة وجود هذه المعاملة أو على الأقل الإقلال منها – وعلى الجانب الآخر فإن مقترحات الدول النامية ترى توسيع هذه المعاملة. ويقترح الاتحاد الأوربي وضع قواعد موحدة تسري على كل الدول المتقدمة والنامية كمرحلة أولى. على أن ينظر في أن تكون المعاملة للدول النامية كمرحلة ثانية وتعطى في شكل فترة انتقالية لكل حالة على حدة.

وبالنسبة للدول النامية فإن التركيز يختلف من مجموعة إلى أخرى ودولة وأخرى، وهناك تخوف من بعض الدول النامية في مجال الدعم والإغراق من دول نامية أخرى.

1-5 بعض الموضوعات ذات الأثر على الدول العربية:

من المقترحات التي تمس العديد من الدول العربية ما تقدمت به الولايات المتحدة بشأن ازدواجية التسعير وبالذات في مجال بيع الطاقة للمستهلك الوطني، حيث يتضمن الاقتراح ألا يوجد فرق بين تقديم الدول للطاقة للمستهلك باعتبارها من الموارد الطبيعية وإعطائها دعمًا نقديًا لصناعتها من خلال تقديم البترول ومشتقاته بأسعار تقل عن أسعاره العالمية، ومثل هذا الدعم للمنتجات المحلية يتطلب وضع ضوابط جديدة لابد من الاتفاق عليها.

2- مطالب ومقترحات بعض الدول:

2-1 المطالب المبدئية للاتحاد الأوربي في المفاوضات:

قام الاتحاد الأوربي بخطوة مهمة على طريق الوفاء بالتزاماته في إطار أجندة الدوحة وذلك في الأول من شهر يوليو من عام 2002 عندما قدم إلى 109 من أعضاء WTO مطالبه المبدئية فيما يتعلق بتحسين عملية فتح الأسواق في عدد 12 قطاع خدمات هي التي تغطيها اتفاقية GATS.

وتسعى هذه المطالب إلى تخفيف القيود المفروضة على فتح الأسواق لتجارة الخدمات وتحسين فرص وصول الموردين لأسواق الخدمات.

أهمية مفاوضات الخدمات:

يستوعب قطاع الخدمات الاتجارية في الاتحاد الأوربي أكثر من نصف العمالة البالغ عددها 67 مليون مشتغل. كما أن أكثر من نصف الدخل والاستثمار الأجنبي للخارج يتحققان في قطاعات الخدمات. وتساهم الخدمات بحوالي ثلثي الناتج المحلي الإجمالي في الاتحاد الأوربي. وتتمتع شركات الخدمات الأوربية بقدرة تنافسية ملحوظة عالمياً. فالاتحاد الأوربي هو أكبر مصدر ومستورد للخدمات في العالم، حيث يستحوذ على 26% من تجارة الخدمات العالمية مقابل استحواذه على 20% فقط من التجارة السلعية.

وفى ضوء هذه الحقائق نجد المبرر لاهتمام الاتحاد الأوربي بالمزيد من التحرير والقضاء على القيود في قطاع الخدمات بسبب ما يمكن أن توفره إقامة سوق خدمات كونية لشركاتها ولاقتصاداتها من فرص وتوظيف وزيادة في الكفاءة.

الأهــداف العامة:

يتمثل الهدف الرئيسي للاتحاد الأوربي من تحرير قطاع الخدمات في تحسن عملية فتح الأسواق أمام مصدري الخدمات الأوربيين. وقد سبق للاتحاد الأوربي أن

قدم خلال جولة أورجواي التزامات بالتحرير في أكثر من 120 قطاع خدمات فرعي. وفي هذه المطالب في إطار جولة المفاوضات الحالية يخطو الاتحاد الأوربي خطوة جريئة ويطلب تحقيق الأهداف التالية :

- إلغاء حواجز الدخول ومنها عدد موردي الخدمة.
- والقيود على الملكية الأجنبية.
- والقيود على الشكل القانوني، والإلزام بالمشاركة.
- والحصص الإلزامية.

ومع تسليم مطالب الاتحاد الأوربي بحق الأعضاء في التنظيم لتحقيق أهداف السياسة الوطنية، وهـو ما تؤكد عليه GATS، إلا أنه يرى أن العديد من المعوقات أمام فتح الأسواق هي بسبب التنظيمات المبالغ فيها، وافتقارها إلى الشفافية. ولهذا السبب فإنه يطالب الحكومات بإيجاد الإدارة والتنظيمات التي تتسم بالشفافية والموضوعية. ومن ثم فهو ينادي بتطوير قواعد التنظيمات المحلية القائمة على المادة (5)، والعمل إذا سمحت الظروف بتطوير قواعد دولية للممارسات التي تؤثر سلباً على دخول الأسواق لكي :

- تجعل تحرير التجارة في الخدمات داعماً للتنمية المستدامة.
- تسهل زيادة مشاركة الدول النامية في التجارة في الخدمات من خلال مراعاة أهداف اعتبارات سياساتها الوطنية.

2-2 خدمات النقـل:

يعد توافر بنية نقل أساسية تتمتع بالكفاءة بمثابة القوة الدافعة الأساسية للتجارة. وطالما أن توافر هذه البنية هو نتاج الاختيار السليم للسياسة، فيمكن القول بأن الكثير من حجوم وصفقات التجارة يتم فقدانها بسبب السياسات غير الملائمة في مجال النقل. فمن الثابت أن توافر النقل الجيد منخفض التكلفة يشكل ركيزة أساسية لتنافسية صادرات أي دولة.

وقد يعد مقدار الخفض في تكلفة النقل الجيد هو فرق التنافسية في صادرات الدول. فارتفاع تكلفة النقل تقلل من هوامش الربح على الصادرات، وترفع من أسعار الواردات، وقد تشكل حاجزاً على قدرة صادرات أي دولة على اختراق الأسواق العالمية. وتزداد أهمية قضايا النقل في الدول النامية حين تقوم بتصدير المنتجات كثيفة العمل، ولا يصبح أمامها إلا تخفيض الأجور كمدخل لخفض التكلفة.

وحين تتمتع الدولة ببنية نقل متطورة تكون هناك فرصة أمام مستخدمي خدمات النقل للاختيار بين الوسائط / الأنماط البديلة للنقل. وهو الأمر الذي يضع موردي خدمات النقل تحت ضغط المنافسة، ويحد من الاحتكارات. ويمكن أن يتمتع السوق بمستوى تنافسي مرتفع حتى في ظل انخفاض الحجم.

وقد فشلت جولة أورجواي في التوصل إلى نتائج ملائمة في مجال خدمات النقل، وبالذات فيما يتعلق بالنقل البحري. وتعطي مفاوضات GATS، في هــذا المجال أعضاء WTO الإمكانية في الاتفاق على إطار ملزم قانوناً يمكن أن يساهم جوهــرياً في جذب الاستثمارات لتوفير خدمات نقل متطورة. فإذا استطاع أي اقتصاد أن يستفيد من شبكات النقل الفعالة المتوافرة، فسوف تصبح تكلفة النقل مجرد هامش بسيط من سعر المستهلك النهائي.

وهناك العديد من العناصر المهمة في مجال النقل والتي تستحوذ على اهتمام جولة مفاوضات 2000 وهي :

- فتح أسواق أمام خدمات الشحن.
- حرية الاختيار بين الشاحنين وموردي خدمات الشحن.
- الممارسات غير التمييزية في استخدام البنية الأساسية النادرة.

وتتركز مطالب الاتحاد الأوربي في هذه المفاوضات على :

- النقل البحري.
- النقل الجوي.
- خدمات النقل المكملة مثل : موردي خدمات النقل وأنشطة الوكالة.

وهو يطالب تقريباً التزامات من كل الدول الأعضاء في WTO في المجالات المذكورة أعلاه.

أما بالنسبة للدول المتقدمة فهو يطالبها كذلك بالتزامات في مجالي:

- النقل البري.
- عناصر من النقل بالسكك الحديدية.

3-2 وجود الأشخاص الطبيعيين : نمط التوريد رقم (4):

يمثل الوجود المؤقت للأشخاص الطبيعيين النمط رقم (4) من أنماط توريد الخدمات وفقاً لما تقضي به قواعد GATS. ومن منظور مطالب الاتحاد الأوربي فهو يعني تمكين العمال في شركات الاتحاد الأوربي من السفر للخارج لتقديم خدماتهم. وتزداد أهمية هذا النمط لتوفير الخدمات متى يتطلب تقديم الخدمة عملية اتصال شخصي مع العميل، أو حين يكون الوجود في موقع تقديم الخدمة ذا أهمية قصوى.

ويسعى الاتحاد الأوربي إلى توسيع مستوى التزامات الأعضاء وبصورة تعكس مصالح الاتحاد الأوربي الاقتصادية المتمثلة في تمكين شركات الخدمات الأوربية من تحريك عمالها ذوى الخبرات العالية حول العالم من أجل توفير وتحسين الخدمات المقدمة، وذلك في الأحوال التالية :

- إذا كانت الشركة في حالة وجود تجارى في الخارج (وهو ما يطلق عليه التحويلات بين الشركات).

- إذا لم يكن للشركة وجود في الخارج ولكنها حصلت على عقد لتوفير الخدمة في الخارج (وهو ما يطلق عليه المورد التعاقدي للخدمة) وهو نمط من التوريد يلائم مصالح الشركات الصغيرة والمتوسطة من الاتحاد الأوربي.

4-2 السياحة والخدمات المتصلة بها:

تعد السياحة واحدة من القطاعات الأكثر أهمية والأسرع نمواً وذات التأثير القوي على التوظف والنمو. وفي كل دول العالم توفر قطاعات السياحة نصيبًا كبيرًا من إجمالي التوظف، وتزداد مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي وفي توفير المزيد من عرض الصرف الأجنبي في الاقتصاد.

ويشكل الاتحاد الأوربي المصدر الرئيسي، وكذلك المستقبل الرئيسي لتدفقات السياحة الدولية. ويضم هذا القطاع في دول الاتحاد مليوني منشأة سياحية معظمها مؤسسات صغيرة ومتوسطة تولد حوالي 5% من الناتج المحلى الإجمالي والتوظف، وتستحوذ على 30% من التجارة الخارجية في الخدمات.

ويتسم قطاع السياحة بأن ما تم تقديمه فيه من التزامات في إطار GATS هو الأكبر من بين كافة القطاعات، وهو ما يؤكد على نية جميع أعضاء WTO في توسيع نطاق الأنشطة السياحية لديهم وزيادة الرغبة في جذب الاستثمار الأجنبي المباشر إلى هذا القطاع. وباختصار سوف يصبح قطاع السياحة هو القطاع القائد للتنمية والنمو الاقتصادي.

وعلى الرغم من كل ذلك مازالت هناك بعض القيود ومنها :

- القيود على تملك المشغلين الأجانب للفنادق أو إدارتها.
- القيود على وكلاء السفر ومشغلي الرحلات وعدم السماح لهم بتقديم خدماتهم من خلال الإنترنت لعملاء في دول أخرى.

ويهدف الاتحاد الأوربي في هذه المفاوضات إلى تحسين عملية الوصول إلى الأسواق للمشغلين الأوربيين في الدول الأخرى، ومن ثم فهو يهتم بالقيود على خدمات موردي وكلاء السفر ومشغلي الرحلات، وكذلك بخدمات الفنادق والمطاعم.

2-5 مطالب الاتحاد الأوربي من مصر في إطار مفاوضات GATS 2000:

(نموذج خدمات النقل)

مقـدمة:

قدمت هذه المطالب في 6 مارس 2002 وتغطي الجوانب التالية من مفاوضات تحرير الخدمات في إطار GATS 2000 :

- الالتزامات الأفقية.
- استثناءات شرط الدولة الأولى بالرعاية.
- قطاعات الخدمات الاثنى عشر.

ويفترض الاتحاد الأوربي أن تكون مصر قد قامت بمراجعة التزاماتها الحالية وفقاً لهذه المطالب. وينشد الاتحاد الأوربي من مصر تقديم التزامات منقحة ومحسنة كما سوف يرد في هذه المطالب، علماً بأن هذه المطالب ليست للنشر ويقتصر استخدامها على الرسميين فقط. كما يتطلع الاتحاد الأوربي إلى قيام مصر بإجراء تخفيض في القيود الواردة بالجدول سواء كانت، أفقية أو ذات طبيعة محددة.

ويطلب الاتحاد الأوربي كذلك أن يتم إدراج الالتزامات في جداول مصر وفقاً لإرشادات مجلس التجارة في الخدمات، ومن ثم يطلب الاتحاد الأوربي الآتي فيما يتعلق بكل التزام أو قيد يتم تدوينه في جداول مصر :

- تعريف كل قطاع وقطاع فرعي بوضوح وفقاً للتصنيفات الواردة الخاصة بذلك والصادرة عن مجلس التجارة في الخدمات، أو أي تصنيفات أخرى ذات اعتراف دولي (ملحق الخدمات المالية). وفي حالة تعذر ذلك يجب أن

تحتوي الجداول على تعريف مفصل لتحاشي أي غموض في نطاق الالتزامات.

- يجب أن توصف بوضوح أي قيود متبقية على فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

2-5-1 المطالب الأفقية:

- **الوجود التجاري** : نمط التوريد رقم (3) :
- **المعاملة الوطنية** : يخضع تملك الأراضي والعقارات للموافقة وفقاً لمعيار تقييم المشروع المعني بالتملك وأهداف السياسة الوطنية.
- **مطالب الاتحاد الأوربي** : المزيد من التوضيح للمعايير التي يتم السماح بالتملك في ضوئها. واستجلاء ما إذا كان المعيار يحمل تمييزًا في معاملة المستثمرين الأجانب.

انتقال الأشخاص الطبيعيين : نمط التوريد (4) :

- **التقييد الكمي** : وتتمثل في اشتراط ألا تزيد العمالة الأجنبية في أي شركة عن 10% من قوة العمل لديها.
- **مطالب الاتحاد الأوربي** : إلغاء هذا القيد.

ويلاحظ أن النمط رقم (4) يغطي أفقياً في هذا الجزء بالنسبة لكافة قطاعات الخدمات. أما الأجزاء الواردة أدناه فهي تشير إلى هذا النمط حين ترتبط تحديداً بقطاع محدد.

2-5-2 المطالب في مجال خدمات النقل:

أولاً - النقل البحري:

- تقدمت مصر بالتزامات محددة في مجال للنقل البحري الدولي وفي نفس الوقت فرضت قيوداً معينة، فالأنماط (1، 2) لا يوجد عليها قيود، والنمط

(3) ترد عليه بعض قيود الملكية، النمط (4) ترد عليه متطلبات بشأن التوظف المحلي.

مطالب الاتحاد الأوربي في مجال النقل البحري:

تقديم الالتزامات وفقاً للنموذج الموضح بالجدول المرفق، وبالذات في المجالات الآتية :

1 - النقل الدولي (الشحن والركاب).

2 - التزامات إضافية في مجال الوصول إلى واستخدام تسهيلات الموانئ.

3 - خدمات النقل البحري المكملة (خدمات التداول، التخزين والساحات، التخليص الجمركي، محطات الحاويات والموانئ الجافة، وكلاء الشحن البحري).

4 - أنشطة النقل متعددة الوسائط : في مجال النقل البري للبضائع – التعهد بتوفير القدرة على الإيجار أو التأجير – أو الوصول إلى واستخدام التسهيلات متعددة الوسائط، وفقاً لما هو موضح في حاشية الجدول المرفق.

5 - التعريفات : الالتزام بالتعريفات كما ترد في نموذج الجدول.

6 - في مجال المعدات: يجب أن يسمح للمشغلين بتحريك معداتهم (مثل الحاويات الفارغة) بين الموانئ المصرية.

7 - في مجال الشحن الدولي: على الرغم من استبعاد الكابوتاج Cabotage في تعريفات نموذج الجدول المرفق، يجب السماح لموردي النقل البحري بتشغيل خدمات الروافد Feeder في عمليات الشحن الدولي التي يقومون بها فيما بين الموانئ المصرية. وهو ما يتطلب الالتزام به في حاشية جديدة:

"Notwithstanding the exclusion of "Cabot age" in definition 1, above international maritime transport suppliers can operate vessels for the purposes of pre- and onward carriage of the international cargo between ports of Egypt".

وفى هذا المجال قد ترغب مصر في النظر إلى واحد أو أكثر من المبادئ التالية:

- حجم الميناء: حيث يتم تطبيقه على الشاحنات الدولية المحولة بين الموانئ المصرية التي تتداول أكثر من (25.000 TEU) سنويا.
- الالتزام بالممارسات القائمة في هذا الشأن ومنها سياسة الأعلام الأجنبية.
- القيود الجغرافية : استمرار استبعاد نقل الشاحنات الدولية بين موانئ منطقة أو محافظة واحدة.

- والمطلب الأخير للاتحاد الأوربي في مجال النقل البحري يتصل بإيجار واستئجار السفن بالطاقم. حيث يطلب التزامات كاملة في مجال الأنماط (1، 2، 3) أي تسجل في الجداول وذلك تحت بنود فتح الأسواق والمعاملة الوطنية. أما النمط (4) فيطلب من مصر تقديم التزامات فيه.

المصطلحات والتعاريف:

لقد تضمنت مطالب الاتحاد الأوربي من مصر بعض الإيضاحات والتعريفات للمصطلحات المستخدمة التي جاءت مذيلة لنموذج إعداد جداول الالتزامات. حيث لا تتمتع خدمات النقل على الطرق والسكك الحديدية والنهري والخدمات المكملة المرتبطة بها بالتغطية الكاملة في جدول الدولة الافتراضي، وبالتالي سوف يكون لمشغل النقل متعدد الوسائط القدرة على تأجير واستئجار الشاحنات والطائرات والناقلات والسفن والمعدات المرتبطة بغرض النقل البرى للشاحنات والبضائع، و سوف تتوفر لهم فرصة الوصول إلى، واستخدام هذه الأنماط من الأنشطة متعددة الوسائط على أســس وبشروط معقولة وغير تمييزية من أجل القيام بنشاط النقل متعدد الوسائط. وتعني

وبشروط معقولة وغير تمييزية من أجل القيام بنشاط النقل متعدد الوسائط. وتعني "الأســس والشروط غير التمييزية " لهذا الغرض عمليات النقل متعدد الوسائط هذه، وهذا الالتزام الإضافي، يتيح قدرة مشغل النقل متعدد الوسائط على ترتيب وملاءمة شحناتهم على أساس زمني بما فيه أولوية دخول الشحنات إلى الميناء.

وقد تضمنت المطالب مجموعة من المصطلحات قدمت تعريفات محددة لأغراض هذه المفاوضات، وذلك على النحو التالي :

- دون انتهاك لنطاق الأنشطة التي قد تعد " كابوتاج " في ظل التشريعات الوطنية، فهذا لا يتضمن " خدمات الكابوتاج البحري "، والتي يفترض أن تغطي نقل الركاب والسلع بين مــيناء يقع..... في بلد أ.... عضو..... وميناء آخر يقع في نفس البلد.... العضو، والحركة التي تنشأ وتنتهي في نفس الميناء الذي يقع في المياه الإقليمية للبلد العضو.
- تعني "الأنماط / الأشكال الأخرى من الوجود التجاري لتوريد خدمات النقل البحري الدولي" قدرة موردي هذه الخدمات من الأعضاء الآخرين على القيام بكل الأنشطة الضرورية لتزويد عملائهم كلياً أو جزئياً بخدمة نقل متكاملة يشكل في إطارها النقل البحري عنصراً جوهرياً. (ولن يقيد وجود هذا الالتزامات التي قدمتها الدول في ظل نمط التوريد عبر الحدود). ومن الأمثلة على هذه الأنشطة:
  - تسويق وبيع خدمات النقل البحري وما يتصل بها من خلال الاتصال المباشر مع المستهلك.
  - تملك المورد لحساب نفسه أو نيابة عن عملائه أي معدات نقل (معدات نقل داخلي وبالذات النهري) لزوم توريد خدمات متكاملة.
- إعداد التوثيق المتعلق بمستندات النقل والجمارك وغيرها مثل شهادة المنشأ وصلاحية السلع وغيرها.

- توفير معلومات النشاط التجاري في كافة صورها ومنها EDI.
- إيجاد أي ترتيبات عمل مثل المشاركات، وأنشطة التوظيف المحلي، والأجنبي وفقاً للقواعد الأفقية.
- العمل نيابة عن الشركات وتنظيم الدعوة للشحنات أو استلامها عند اللزوم.

- يعني "مشغل النقل متعدد الوسائط" الشخص الذي تصدر عنه مستندات الشحن متعدد الوسائط للسلع، ويكون مسئولاً عن نقل السلع وفقاً لعقد النقل المصاحب.
- تعني "خدمات مناولة الشحنات" تلك الأنشطة التي تقوم بها شركات الاستيفادورية مثل : التحميل / التفريغ، ربط / تفكيك البضاعة، استلام / تسليم البضاعة.
- تشير "خدمات التخليص الجمركية أو بيوت السمسرة الجمركية" إلى الأنشطة المتصلة بالإفراج عن الشحنات نيابة عن المصدر / المستورد أو أثناء نقل الشحنات.
- تشير "محطات الحاويات أو الموانئ الجافة" إلى الأنشطة التي تتكون من تخزين الحاويات في الموانئ أو في البر مع تعبئتها / تفريغها وإصلاحها وجعلها متاحة للاستخدام في الشحن.
- تشير "خدمات وكلاء النقل البحري" إلى خدمة العملاء في منطقة جغرافية معينة وأداء الأعمال المطلوبة نيابة عنهم في مجال الخطوط المنتظمة وشركات الشحن بما فيها التسويق وغيرها.
- تشير "خدمات موردي / متعهدي الشحن" إلى الأنشطة المتصلة بتنظيم ورقابة عمليات الشحن نيابة عن الشاحنين مثل امتلاك خدمات الشحن وما يرتبط بها وإعداد الوثائق وتوفير المعلومات.

ثانياً – النقل النهري:

لم تقدم مصر أي التزامات في مجال النقل النهري.

ويطلب الاتحاد الأوربي في مجال خدمات إيجار واستئجار السفن بالطاقم :

- النمط (1، 2، 3) التعهد بالتزامات كاملة أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.
- النمط (4) تقديم التزامات.

ثالثاً – النقل الجوي:

لم تقدم مصر أي التزامات في مجال النقل الجوي.

والمطالب هي :

- في خدمات صيانة وإصلاح الطائرات وما شابهها :

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- في خدمات البيع والتسويق :

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- في خدمات نظم الحجز بالكمبيوتر :

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- في خدمات المناولة الأرضية :

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- في خدمات المناولة الأرضية :

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

رابعاً – النقل بالسكك الحديدية:

لم تقدم مصر أي التزامات في هذه المجموعة الفرعية.

والمطالب هي في مجال صيانة وإصلاح معدات النقل بالقطارات وتتمثل في الآتي :

- نقل الأحمال وتتمثل في الآتي:

– الأنماط (3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- صيانة وإصلاح معدات النقل بالقطارات :

– الأنماط (1، 2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

خامساً – استثناءات شرط الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البري:

لا توجد لدى مصر أي استثناءات تسمح بقيود على عرض خدمات النقل البري من قبل الموردين الأجانب داخل وعبر الأراضي المصرية للمركبات المسجلة في الدول التي ترتبط مصر معها باتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف.

ويطلب الاتحاد الأوربي من مصر توضيح الظروف التي في ظلها تطبق هذه المزايا على شركة أوربية مرخص لها ومنشأة في مصر.

الخدمات المكملة لكافة أنماط توريد خدمات النقل :

لم تقدم مصر أي التزامات في هذه المجموعة الفرعية.

والمطالب هي في مجال :

- خدمات التخزين والمستودعات ويطلب الاتحاد الأوربي الآتي:

– الأنماط (2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

- خدمات وكلاء الشحن / موردي الشحن (CPC748) والفحص السابق على الشحن (part of CPC 749) ويطلب الاتحاد الأوربي الآتي:

– الأنماط (1، 2، 3) : التزام كامل أي عدم إدراج أي قيود في الجداول بشأن فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

– النمط (4) : تقديم التزامات.

2-5-3 نموذج تدوين الالتزامات في جداول التزامات مصر حسبما يوصي به الاتحاد الأوربي:

يتضمن الجدول التالي توضيح الاتحاد الأوربي لطريقة تدوين التزامات مصر في الجداول :

نموذج جدول التزامات النقل البحري الوارد بمطالب الاتحاد الأوربي من مصر

القطاع أو القطاع الفرعي	قيود فتح الأسواق	قيود المعاملة الوطنية	التزامات إضافية
خدمات النقل : خدمات النقل البحري : النقل الدولي (الشحن والركاب) CPC 7211, 7212 ماعدا الكابوتاج	1) (أ) النقل الخطي : لا توجد . (ب) الصب ، الروافد ، وغيره من الشحن الدولي بما فيه نقل الركاب : لا توجد 2) لا يوجد . 3) (أ) إنشاء شركة مسجلة بغرض تشغيل أسطول تحت العلم الوطني لدولة الإنشاء : لا تنطبق . (ب) أشكال أخرى من الوجود التجاري لتوريد خدمات النقل البحري الدولي (كما عرف أدناه--2) 4) (أ) أطقم السفن : لا تنطبق . (ب) الأشخاص الرئيسيون العاملون في حالة الوجود التجاري كما عرف في النمط 3ب) أعلاه: لا ينطبق باستثناء ما هـو وارد في الالتزامات الأفقية	1) (أ) : لا توجد (ب) : لا توجد	تتاح الخدمات التالية في الموانئ بشروط معقـولة وغير تمييزية : - بيلو تاج Pilot age . - مساعدات القطر والسحب . - التموين والوقود والمياه . - جمع القـمامة والتخلص من الفضلات . - خدمات ربابين الموانئ . - مساعدات الملاحة . - تسهيلات الإصلاح العاجلة . - خدمات الربط والخطافية . 1) انظر الحاشية رقم 1 .
خدمات النقل البحري المكملة خدمات تداول الشحنات (كما هو معروف في أدناه – 4)	1) لا تنطبق حالة عدم وجود قيود على الشحن العابر (من ظهر مركب إلى ظهر أخرى أو من خلال الرصيف) 2) لا توجد . 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هـو وارد في الالتزامات الأفقية	1) لا تنطبق* باستثناء عدم وجود قيود على النقل العابر (من ظهر مركب إلى ظهر أخرى أو من خلال الرصيف) 2) لا توجد . 3) لا توجد لا ينطبق باستثناء ما هـو وارد في الالتزامات الأفقية	

القطاع أو القطاع الفرعي	قيود فتح الأسواق	قيود المعاملة الوطنية	التزامات إضافية
خدمات التخزين والمستودعات CPC724	1) لا ينطبق 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	1) لا ينطبق 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	
خدمات التخليص الجمركي (كما هي معروفة أدناه – 5)	1) لا ينطبق* 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	1) لا ينطبق* 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	
خدمات محطات الحاويات (كما عرفت أدناه – 6)	1) لا ينطبق 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	1) لا ينطبق* 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	
خدمات وكلاء النقل البحري (كما عرف أدناه – 7)	1) لا يوجد 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه ي الالتزامات الأفقية	1) لا يوجد 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	
خدمات متعهدي الشحن البحري (كما عرفت أدناه – 8)	1) لا يوجد 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	1) لا يوجد 2) لا توجد 3) لا توجد 4) لا ينطبق باستثناء ما هو منصوص عليه في الالتزامات الأفقية	

3- مقترحات بعض الدول في مفاوضات GATS 2000

تلقى مجلس التجارة في الخدمات في اجتماعاته الخاصة خلال عام 2003 العديد من المقترحات في العديد من قضايا الخدمات للتفاوض بشأنها وذلك في إطار جولة مفاوضات GATS الجديدة التي انطلقت في مطلع عام 2000 والموضحة في الجدول التالي:

التاريخ	الدولة / مجموعة الدول	مجالات الخدمات التي يغطيها المقترح
2003 /6/4	فنزويلا	خدمات الطاقة (إضافية)
2003/5/7	مجموعة الدول الأقل نموا	مسودة مطالب المعاملة الخاصة للدول الأقل نموا وخياراتها في التجارة في الخدمات.
2003/3/31	الولايات المتحدة	تقدير لتجارة الخدمات وللتحرير في الولايات المتحدة والدول النامية.
2003/3/3	استراليا، كندا، الصين، كرواتيا، قبرص، جمهورية التشيك.	خدمات النقل البحري.
2003/1/8	تايوان، بنجوا (مناطق جمركية منفصلة)	الكمبيوتر والخدمات المتصلة به.
2002/12/19	الصين.	تقدير التجارة في الخدمات.
2002/10/28	بوليفيا، باربادوس، كولومبيا، كوبا، الاكوادور، بيرو، ترينداد وتوباجو.	بشأن التجارة في الخدمات.
2002/10/28	موروشيوس.	معاملة الدول الصغيرة على أنها من صغار موردي الخدمات.
2002/10/24	الاتحاد الأوربي والدول الأعضاء فيه.	الكمبيوتر والخدمات المتصلة به.
2002/1/1	الولايات المتحدة.	منظمات الأعمال صغيرة ومتوسطة الحجم.
2002 /7/22	تايلاند.	تقدير التجارة في الخدمات (تصحيح أخطاء التقدير)
2002/7/15	الاتحاد الأوربي والدول الأعضاء فيه.	الكمبيوتر والخدمات المتصلة به (إضافة).
2002/6/10	كوبا، الدومنيكا، كينيا، نيجيريا، باكستان، السنغال، زامبيا.	تقدير التجارة في الخدمات.
2002/5/30	كوبا.	مشروع مفاوضات في الاتصالات.
2002/5/14	كوبا، نيكاراجوا	السياحة والخدمات المرتبطة بها.

4- مطالب مجموعة الدول الأقل نمواً في مفاوضات GATS 2000:

تلقى مجلس التجارة في الخدمات في اجتماع خاص من البعثة الدائمة لزيمبابوى، نيابة عن مجموعة الدول الأقل نموا، بعض المقترحات مع طلب تمريرها على أعضاء المجلس.

وقد قدمت مسودة هذه المقترحات في الثاني من ديسمبر 2002، ثم قدمت مرة أخرى في السابع من مايو 2003 وذلك بعد تنقـيحها. ويشير محتوى هذه المقترحات إلى المطالب التالية:

أ- الأهـداف والمبادئ:

تتطلع الدول الأقل نمواً إلى معاملة خاصة في تطبيق الفقرتين (1، 2) من المادة (4) وذلك، إعمالاً لقواعد GATS. كذلك يجب إعطاء اهتمام خاص للصعوبات الحادة التي تلقاها الدول النامية في التعهد بالتزامات معينة في ضوء أوضاعها الاقتصادية واحتياجاتها في مجالات التنمية والتجارة والتمويل.

فالدور الذي تلعبه التجارة في الخدمات في هذه المجموعة من الدول لا يقف عند حد الأهمية الاقتصادية لهذا القطاع بل هناك قضايا متصلة بالتنمية الاجتماعية وتوفير الخدمات الأساسية وتوفير التنمية المستدامة.

علاوة على ذلك يواجه الأعضاء من الدول الأقل نمواً بصعوبات حادة في تحديد عدد من القضايا المعقدة في وقت واحد، ويفتقرون إلى الطاقات المؤسسية والبشرية اللازمة للتعامل مع منهج المطالب والعروض في إطار مفاوضات GAT.

ولهذا تطالب هذه المجموعة أن تعكس أدوات التفاوض، ممثلة في : الإرشادات، والإجراءات، ووسائل معاملة الدول الأقل نموا، أكبر قدر من المرونة وتكون هى الأساس للمفاوضات.

ب- النطاق المقترح:

في ضوء الصعوبات المذكورة سوف :

- يتولى الأعضاء من الدول الأقل نمواً تقديم المطالب التي تعكس احتياجات التنمية الاقتصادية والتمويلية لكل منهم، والتي سوف تكون محصورة في عدد من القطاعات وأنماط التوريد ونطاق الالتزامات.
- وسوف تحتفظ الدول الأقل نمواً بأقصى درجات المرونة في تعهدها بأي التزامات، وبصورة تتسق مع احتياجاتها التنموية.
- سوف لن يسعى الأعضاء من الدول الأقل نمواً إلى إزالة الشروط التي قد تضعها على التزاماتهم في مجال فتح الأسواق أمام الموردين الأجانب، وكذلك تلك التي تسعى إلى تحقيق أهداف المادة (4).
- ويجب ألا تطالب بتقديم التزامات في مجال المعاملة الوطنية طالما أنها مازالت دولاً أقل نمواً.
- ألا تطالب الدول الأقل نمواً في ظل المادة (18) التعهد بالتزامات إضافية في القضايا التنظيمية، قد تفوق قدراتها المؤسسية والتنظيمية والإدارية.

وعلى الدول المتقدمة الأعضاء منح الدول الأقل نمواً المزايا التالية :

- وصولاً كاملاً للأسواق والمعاملة الوطنية في القطاعات وأنماط التوريد ذات الاهتمامات التصديرية.
- مع العمل على إيجاد آلية فعالة لتطبيق نص المادة (4 فقرة 3) بشأن المعاملة التفضيلية في مجال فتح الأسواق أمام صادرات خدمات هذه المجموعة.
- كما يتعين على الدول المتقدمة عرض المزيد من الالتزامات لضمان زيادة مشاركة الدول الأقل نمواً في القطاعات التي يكون لها فيها مصالح تجارية. ولهذا الغرض تقوم الدول النامية بتوضيح القطاعات وأنماط التوريد التي تشكل أولوية بالنسبة لسياساتها التنموية، وفى نفس الوقت تقوم الدول المتقدمة بإعطاء اعتبار لهذه الأولويات في المفاوضات.

- على الدول المتقدمة أن تروج وتقوي من برامجها الهادفة إلى ترويج : الاستثمار والتجارة في بناء طاقات قطاع الخدمات المحلية، ودعم الكفاءة والتنافسية في الدول الأقل نمواً.
- مساعدتها في الحصول على التدريب ونقل التكنولوجيا إليها.
- التعهد بالمقاييس التي تدعم تطوير بنيتها الأساسية وصادراتها من الخدمات من خلال برامج للمؤسسات والتعاون بين الحكومات مع توفير التمويل اللازم لمثل هذه المقاييس.
- تسهيل تأمين عملية وصول الخدمات وموردي خدمات الدول الأقل نمواً لشبكات المعلومات وخدمات التوزيع وبالذات في خدمات النقل، والسياحة السمعيات والبصريات، والإنشاءات من خلال العديد من العناصر التي من بينها برامج التعاون بين الحكومات.
- على الأعضاء اتباع مقاييس ملائمة لتنظيم ممارسات معينة تكبح جماح المنافسة وتحد من مشاركة موردي الخدمات من الدول النامية في التجارة في الخدمات.

وربما يكون تحرير نمط التوريد رقم (4)، والمعني بانتقال الأشخاص الطبيعيين وبالذات غير / نصف المهرة، هو الذي يوفر المكاسب المحتملة للدول الموفدة للعمالة والمستقبلية لها.

وربما يكون هذا النمط من أنماط توريد الخدمة هو أكثر جدوى ومساهمة في تخفيف حدة الفقر. ومن ثم على الأعضاء التعهد بالتزامات لتوفير وصول كافة فئات الأشخاص الطبيعيين من الدول الأقل نمواً (نصف مهرة وغير مهرة) دون تطبيق معيار / اختيار الحاجة الاقتصادية.

كما يجب أن تمنح الدول الأقل نمواً أقصى ائتمان مقابل جهود التحرير المستقل التي تقوم بها دون إلزامها بتدوينها في جداولها كالتزامات، ولا يجب طلب ائتمان (مقابل) من هذه الدول من قبل الدول الأخرى.

كما يجب أن يقدر الأعضاء مصالح وصعوبات الدول الأقل نمواً وهم بصدد تطوير نظم وقواعد متعددة الأطراف عن : التنظيمات المحلية في ظل المادة (6 فقرة 4)، وشرط الوقاية المادة (10)، والمشتريات الحكومية المادة (8)، والدعم المادة (15).

ضرورة أن يتم توفير المساعدات الفنية وبناء الطاقات في كافة صورها بحيث تكون الأولوية لمساعدة الدول الأقل نمواً.

الآليات والإجراءات:

يجب أن يكون مراجعة التقدم الذي تم إحرازه في تطبيق وسائل لمعاونة الدول النامية هو الأساس المرجعي لأجندة الاجتماع الخاص لمجلس التجارة في الخدمات. وعند تقييم نتائج المفاوضات بشأن أهداف المادة (4) يجب أن يتم اختيار الاحتياجات الخاصة للدول النامية بما يضمن زيادة مشاركتها في التجارة في الخدمات. ويجب أن تعدل المفاوضات في نتائج التقييم كما تنص عليه الفقرة الرابعة عشرة من إرشادات وإجراءات مفاوضات التجارة في الخدمات. وعلى مجلس التجارة في الخدمات إعداد التقارير التي تضمن ذلك.

5 – موقف الدول العربية من تقديم الالتزامات:

من المهم هنا التعرف على القطاعات التي قامت الدول العربية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بتقديم التزامات بها للنفاذ إلى الأسواق Market Access أمام موردي الخدمة الأجانب.

ويوضح الجدول (1) تفاصيل هذه القطاعات لكل دولة على حدة – من هذا الجدول يتبين ما يلي:

موقف الدول العربية من تقديم الالتزامات:

5-1 الالتزامات القطاعية:

يلاحظ أن قطاع الخدمات المالية قد حظي بأكبر عدد من الالتزامات، حيث قامت كافة الدول العربية بفتح أسواقها أمام موردي الخدمة الأجانب في هذا القطاع، ومن المعروف أن سياسة تحرير هذا القطاع قد بدأت في العديد من الدول قبل قيام المنظمة وتحت ضغوط مؤسسات التمويل الخارجية سواء صندوق النقد الدولي أو البنك الدولي للإنشاء والتعمير، وعلى سبيل المثال بالنسبة لمصر فقد بدأت هذه الخطوات منذ ما يزيد عن ربع قرن في منتصف السبعينيات من القرن الماضي. إن تحرير هذا القطاع لم يتضمن فقط السماح لمورد الخدمة الأجنبي بممارسة النشاط في البلاد، بل تعدى ذلك إلى تبني مجموعة من السياسات للأخذ بمبدأ اقتصاديات السوق والبعد عن التخطيط المركزي وتشجيع تدفق الاستثمارات الأجنبية وإعطاء القطاع الخاص كافة الفرص لممارسة مختلف الأنشطة، وهذا بالطبع علاوة على تبني سياسات لتحرير سعر الصرف وتحويل العملات الأجنبية وما إلى ذلك.

يلي هذا القطاع في الأهمية بالنسبة لتحرير الخدمات والتقدم بالتزامات لفتح الأبواب أمام موردي الخدمة الأجانب قطاع السياحة والسفر حيث تقدمت ثماني دول بالتزامات في فتح الأبواب ويمثل هذا القطاع نسبة عالية من إجمالي ميزان المدفوعات بالنسبة للتجارة الخارجية للخدمات لمعظم الدول العربية، وتسعى كافة الدول إلى جذب المزيد من مختلف السائحين. ولقد شهد هذا القطاع نشاطا غير مسبوق في خلال العقدين الماضيين من ناحية تدفق الاستثمارات للتوسع في البنية الأساسية للمنشآت السياحية في العديد من الدول العربية، ومن هنا كان حرص معظم الدول العربية على التقدم بالتزاماتها للوصول إلى الأسواق.

يلي ذلك قطاع المقاولات والخدمات الهندسية حيث تقدمت ست دول بالتزامات لتسهيل النفاذ إلى الأسواق الدولية وممارسة النشاط. ومن المعروف أنه بالرغم من وجود مؤسسات عربية متعددة تعمل في كلا النشاطين إلا أن هذا الأمر لم يمنع قيام

العديد من شركات المقاولات العالمية بتنفيذ عدد من أكبر المشروعات الخاصة بالبنية الأساسية في مختلف دول المنطقة، هذا بالإضافة إلى قيام العديد من المكاتب الاستشارية العالمية بتقديم خدماتها للعديد من مختلف القطاعات في معظم الدول العربية.

جدول (1) بيان بالقطاعات التي قامت الدول العربية الأعضاء في WTO بتقديم التزامات في الوصول إلى الأسواق

م	اسم القطاع	الأردن	الإمارات	البحرين	تونس	عمان	قطر	الكويت	مصر	المغرب	المجموع
1	الخدمات المالية	O	O	O	O	O	O		O	O	9
2	السياحة والسفر	O	O		O	O	O		O	O	8
3	الأعمال	O	O			O	O	O		O	6
4	الاتصالات	O	O		O	O	O			O	7
5	المقاولات والخدمات الهندسية	O	O			O	O	O	O	O	7
6	البيئة	O	O			O	O	O		O	6
7	الترفيه والثقافة	O						O			2
8	النقل	O				O			O	O	4
9	التوزيع	O				O		O			3
10	الصحة والخدمات الاجتماعية	O				O		O			3
11	التعليمية	O				O					2
12	أخرى	-	-	-	-	-		-	-	-	-
	المجموع										56

يلي ذلك قطاعا الأعمال والاتصالات والخدمات البيئية وتقدمت في كل منهما ست دول بالتزامات لفتح الأبواب لبدء ممارسة النشاط. لقد كان تركيز العديد من المؤسسات الدولية على إلغاء القيود في قطاع الاتصالات نظراً للإمكانيات الضخمة غير المسبوقة التي وصلت إليها مختلف الشركات العالمية في العديد من الدول الغربية حيث ساهمت الطفرة الكبيرة في التقدم التكنولوجي إلى تربع العديد من تلك الشركات وهيمنتها على مفاتيح النجاح في هذا القطاع.

أما قطاع النقل فقد تقدمت فقط أربع دول بالتزامات في الوصول إلى الأسواق. ومن هذه الدول كانت هناك دولتان حديثتا الانضمام وهما الأردن وسلطنة عمان. ومن باقي الدول تقدمت كل من مصر والمغرب بالتزامات. إن هذا الأمر يوضح بجلاء تخوف الدول من المنافسة التي تطرأ من فتح الأبواب أمام موردي الخدمة الأجانب وذلك بالرغم من متطلبات التطوير المطلوبة في هذه الأنشطة.

يلي ذلك قطاعا التوزيع والخدمات الاجتماعية وتقدمت في كل منهما ثلاث دول فقط. وربما يعود الأمر في هذا الشأن إلى أن إمكانية القطاعات الوطنية تفي بمتطلبات الدول. ومن هنا فإن العزوف أمام فتح الأبواب إما يرجع إلى الرغبة في حماية تلك القطـــاعات الوطنية، أو عدم الحاجة بالفعل إلى مثل هذا النشاط من مورد خدمة أجنبي.

إن أقل القطاعات التي ظهرت فيها الالتزامات كان قطاعي الترفيه والثقافة والتعليم، إذ هناك تخوف عام في مختلف دول العالم النامي وبالطبع في منطقتنا العربية من تعرض الثقافات العربية والوطنية بصفة عامة إلى جرعة مكثفة من ثقافات دخيلة. ومن هنا يبدو الحرص الشديد في عدم فتح الأبواب على مصراعيها في هذين المجالين، حيث إن مجال التعليم أيضاً من المجالات الحساسة والتي تود معظم الدول أن يكون لها دور مؤثر في مجرياتها، وفتح الأبواب في هذه المجالات قد يترتب عليه العديد من السياسات السلبية.

5-2 عدد الالتزامات المقدمة من كل دولة عربية:

هناك تباين واضح في عدد الالتزامات المقدمة من كل دولة عربية حيث نجد أن عدد الالتزامات المقدمة يتراوح ما بين التزام واحد فقط تقدمت به دولة البحرين، وعلى النقيض قدم الأردن أحد عشر التزاماً تغطي كافة القطاعات الواردة في اتفاقية GATS.

ويلاحظ في هذا الجدول مدى قسوة الشروط التي فرضت على الدول حديثة الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وهما الأردن وسلطنة عمان – حيث تقدمت الأردن بالتزامات تغطي كافة القطاعات وهى أحد عشر قطاعاً وبدرجة أقل تقدمت سلطنة عمان بالتزامات في عشرة قطاعات، وعلى النقيض كانت الالتزامات التي تقدمت بها الدول التي انضمت إلى المنظمة منذ إنشائها مثل البحرين (1) وتونس (3) ومصر (4) وهكذا.

وبصفة عامة فإن الدول العربية في مجموعها قد تقدمت في المتوسط بالتزامات تزيد قليلاً عن ستة التزامات لكل دولة أي بمعدل يزيد عن 50% من أعداد القطاعات، وهي في ذلك تتمشى مع الالتزامات التي تقدمت بها معظم الدول النامية من الناحية العددية.

6 – موقف البلدان النامية في الاتفاقية:

تحتوي اتفاقية GATS على عكس اتفاقية الجات – على بنود صريحة بالنسبة للمعاملة التفضيلية للدول النامية وذلك بالرغم من أن المادة (19) من اتفاقية GATS تسمح للبلدان النامية بتقديم عدد أقل من الالتزامات المحددة مقارنة بالبلدان المتقدمة، وأن هذا ليس حقاً مطلقاً، حيث إنه لم يسمح لأي دولة نامية أو أي دولة من الدول الأقل نمواً إلا بعد تقديم على الأقل التزام واحد في أي من القطاعات الإثني عشر التي تغطي الخدمات التجارية الدولية.

أما فيما يخص البنود المختلفة التي جاء فيها ذكر الدول النامية فقد كانت على النحو التالي:

(المادة 3) الشفافية: على الدول المتقدمة إنشاء نقاط اتصال لتسهيل وصول الدول النامية على معلومات تتعلق بالتالي:

- الإطار العام التكنولوجي والمالي للقطاع الخدمي المعني.
- متطلبات التسجيل – الاعتراف – اعتماد مؤهلات الخبرة.
- مدى توافر التقنية المرتبطة بالقطاع الخدمي المعني.

كما ورد في المادة (4) أن زيادة نصيب الدول النامية في مجال التجارة الدولية للخدمات من الممكن أن يتأتى عن طريق التفاوض للالتزامات المحددة المرتبطة بالآتي:

- الحصول على التكنولوجيا على أسس تجارية.
- تطوير الوصول إلى استيعاب التوزيع وشبكات المعلومات.
- حرية الوصول إلى الخدمات في القطاعات ذات الأهمية بالنسبة لهذه الدول النامية.

أما المادة (5) فهي تعطي الدول النامية المرونة لتطبيق اتفاقية الأفضلية التجارية كما أنها تعطي الدول الصناعية الحق في اعطاء أفضلية للشركات والمؤسسات المنشأة في الدول النامية انضمام بلدان حديثا إلى منظمة التجارة العالمية.

ومن المثير للدهشة أن الالتزامات المحددة جاءت في كثير من الأحيان بمستوى من التحرير أقل من ذلك الذي توفره السياسات المطبقة في هذه الدول، ومعنى ذلك أن العديد من الحكومات قد أحجمت عن الالتزام حتى بالوضع القائم داخليا (مثال ذلك الاستثمار الأجنبي).

وإذا كانت لدى الأطراف المتفاوضة رغبة في توسيع نطاق التغطية فيتعين عليها أن تركز على القطاعات والسياسات التي يكون للإصلاح والتحرير فيها مردود ملموس من حيث زيادة الكفاءة وتحسين فرص النمو الاقتصادي، وقد يصعب تحقيق ذلك بسبب ما تعاني منه قطاعات الخدمات من قصور في البيانات عن القيود والتنظيمات والمصالح والمعاملات.

ومن هنا جاءت دعوة البنك الدولي إلى ضرورة العمل على توفير إدارة حكومية فعالة لبرامج التحرير بهدف:

- إلغاء الحواجز والقيود على دخول منافسين جدد.
- إلغاء السياسات التنظيمية وقيود التصدير.

وتشير تجارب البنك إلى أن الدول التي قامت بالتحرير الكامل للتجارة والاستثمار في الخدمات المالية والاتصالات كان معدل النمو لديها أسرع بحوالي 1.5 % من غيرها خلال العقد الماضي، فبعض القيود المتمثلة في التحفظ على الشحنات المستوردة أو المصدرة أحياناً، والقيود على توريد خدمات الموانئ بشروط تنافسية وجودة مناسبة قد ساهمت في رفع نوالين الشحن بحوالي 25% في بعض الحالات، كما أدت خدمات الحاويات غير الكفء في البرازيل إلى ارتفاع في أسعار خدمات الجمارك والتخزين وخدمات النقل البري والموانئ لأكثر من ضعف المتوسط العالمي لهذه النوالين. ولهذا فقد أكد خبراء البنك الدولي على أن تحرير الخدمات في إطار GATS يمكن أن يتسارع ويدعم السياسات الوطنية، وكذلك يرفع من إمكانات فتح أسواق الدول المتقدمة.

الدول النامية ومفاوضات GATS:

لعل من أكثر الصعوبات التي تواجه تقدم المفاوضات تلك التي تتصل بقدرتها على توفير حوافز ملموسة للدول النامية لتشجيعها على تقديم مدى أوسع من الالتزامات في إطار GATS، فحتى الآن لا يتصرف صناع السياسة، أو قد لم

يقتنعوا، في اتجاه استخدام النظام التجاري الدولي كأداة مستحدثة للتنمية، وربما يكون ذلك راجعاً إلى عدم توافر دليل عملي ملموس، على أن المفاوضات متعددة الأطراف يمكن أن تدفع الدول الصناعية إلى زيادة فرص وصول صادراتهم إلى أسواقها، ومن ثم سوف يصعب إقدامها على توسيع نطاق التغطية في المجالات عالية المردود على التحرير ومنها القطاعات التي تعاني مستوى مرتفعاً من القيود.

ويشير الوضع الراهن إلى أن التغطية القطاعية للالتزامات المحددة بشأن المعاملة الوطنية وفتح الأسواق تعد محدودة للعديد من الدول، حيث تتضمن جداول العديد من الدول توليفة واسعة من المقاييس المقيدة لفتح الأسواق أو المعاملة الوطنية، فمع نهاية جولة أورجواي كانت الدول الغنية قد قدمت التزامات فيما يقرب من نصف قطاعات خدماتها، الثلث منها فقط انطوى على حرية تحرير الوصول إلى الأسواق، وإذا ما تجاهلنا القيود الأفقية / العامة فنجد أن حوالي 25% من أنشطة الخدمات فقط هي التي تتمتع بحرية النفاذ للأسواق.

أما في حالة الدول النامية الرئيسية فتصل نسبة القطاعات التي تتمتع بحرية الوصول إلى الأسواق 15% من إجمالي القطاعات، أما الدول الأقل نمواً فلم تصل حتى إلى هذه النسبة المتدنية.

غير أن نجاح المفاوضات فيما بعد في مجال خدمات الاتصالات الأساسية والمالية قد ساعد على اتساع نطاق تغطية الالتزامات المحددة.

وتعد هذه المفاوضات ذات أهمية للأسباب التالية:

- الحفاظ على القوة الدافعة للتحرير في حالة استمرارها.
- إغراء الولايات المتحدة بالإقلاع عن انتهاكها لاستثناءات الدولة الأولى بالرعاية.
- الأهمية الاقتصادية الراجعة إلى أهمية الخدمات المذكورة كمدخلات وسيطة.

موقف الدول النامية من منظمة التجارة العالمية:

ظهـرت حديثًا آراء متعددة من مجموعات من الدول النامية تشكو من أنهم قد وعـدوا بأنواع متعددة من المكاسب كنتيجة لجولة أورجواي، ولكن الأمر الواقع يشير إلى أن أيا من هذه الوعود لم يتحقق. وتشير هذه الدول إلى الأمور التالية:

أولاً – كانـت هـناك وعود بأن الدول النامية ستحقق مكاسب تتراوح ما بين 86 ، 122 بليون دولار في مجال النفاذ إلى الأسواق، ولكن هذا الأمر لم يتحقق – وقـد كانت هناك آمال في تحقيق مكاسب ضخمة في مجال صناعات النسيج والملابـس، ولكن ظهر أن هذا الأمر قد تأخر إلى الفترة من عام 2003 إلى 2005 – وحـتى فـي تلـك الحالات التي قامت فيها الدول المتقدمة بتحرير القيود على النفاذ إلى الأسواق فقد استبدلت هذه بأمور أخرى مثل الإجراءات ضـد الإغـراق – تشديد القيود على شهادات المنشأ – أو زيادة في الرسوم الجمركية على تلك الواردات.

ثانيًا – لم يسفر تطبيق أي من القواعد الخاصة بتنظيم التجارة العالمية بمعاملة الدول النامية عن مصلحة حقيقية لهذه الدول وعلى سبيل المثال فإن الالتزام الخاص باحتـياجات الـدول النامـية لعناية خاصة فيما يخص تطبيق اتفاقية مقاومة الإغـراق لم تسفر عن أية نتائج إيجابية؛ وذلك بسبب عدم وجود سند قانوني لهذه المعاملة الخاصة، وبالتالي عدم إمكانية التطبيق.

ثالثًا – هـناك أعـباء كبـيرة تحملـتها الـدول النامية في سبيل تطبيق مبدأ وحدة الإجـراءات Single Undertaking والـذي يقضي بأن تقوم كل دولة بقبول كافة حقوق والتزامات المنظمة وقد أوضحت العديد من الدراسات الآتي:

- أن تطبـيق بعض الدول لاتفاقية التقدير الجمركي سوف يكلفها ما يقرب من إجمالي ميزانيتها الاستثمارية السنوية.
- يعتـبر تطبـيق اتفاقية الملكية الفكرية (TRIPS) مكلفا للغاية وفي غاية التعقيد.

- أن المقايـيس التـي وضعتها منظمة المقاييس العالمية (ISO) والخاصة بـالعوائق الفنية أمام التجارة والمقاييس الصحية تتمشى مع الأوضاع في الدول المتقدمة ولا تراعي ظروف الدول النامية.
- أن المهلـة المتروكة للدول النامية وقدرها خمس سنوات لا تكفي لتطوير الأوضاع المحلية حتى تتمشى مع المتغيرات المطلوبة.

وقد أظهرت الدول النامية استياءها من هذه الأوضاع في كل من اجتماعي سياتل والدوحـة مطالـبة بمـراعاة أوضاعها هذه؛ لإمكان المشاركة في جولات المفاوضات بفعالـية، وعلى ألا يطلب منهم قبول أية التزامات جديدة، في الوقت الذي لم تتحقق فيه أي من الوعود والتي يحددونها ووعدوا بها.

وفـي اجـتماع الدوحـة تمـت إعـادة اعـتماد موافقة الوزراء على الخطوط والإرشـادات الخاصـة بالمباحثات السابق اعتمادها في مجلس تجارة الخدمات في 21 مـارس 2001 علـى أن تقدم الدول عروضها المبدئية للالتزامات المحددة في موعد أقصاه 30 يونيو 2003 .

وفـي جولـة أورجواي كان الهدف الرئيسي لمعظم الدول الحفاظ على المستوى القـائم آنذاك في مجال القيود الخاصة بالسماح بالدخول إلى الأسواق أي دون مزيد من الانفـتاح. ومن ثم فإن حدوث انفراجه في هذا الشأن أي حدوث تقدم حقيقي في مجال الدخـول إلى الأسواق يعتبر بحق هو الهدف المرجو في هذه الجولة والذي من الممكن أن يؤدي إلى تغير جذري في هيكل تعميق وتوسيع الالتزامات المحددة في مجال النفاذ إلـى الأسـواق والمعاملـة الوطنـية، إضافة إلى ذلك إمكانية مناقشة الأمور الخاصة باستثناء الدولة الأولى بالرعاية MFN والتي كان من المقرر ألا تستمر لفترة أكثر من عشر سنوات.

ونظـرًا لأن تجارة الخدمات – هي أساسًا – محكومة بالقيود والإجراءات المحلية وليسـت بالأمور الخارجية فإنه من غير الممكن أن يكون هناك تحقيق تقدم مستمر في

قضـــايا فتح الأسواق عبر الحدود للخدمات التجارية . ومن هذه النقطة فإن المباحثات كانـــت تـــتجه لتحقـــيق توازن مقبول لفتح الأسواق في قطاعات محددة وعلى أساس محاولـــة تركـــيز أكبر عدد ممكن لقبول مبدأ تحرير هذه الخدمات – ويبدو أن المدخل القطاعـــي هـــذا للمفاوضـــات من الممكن أن يشجع العديد من الدول الأعضاء لتقديم عروضـــهم لتحرير بعض القطاعات لإمكان الحصول على الخدمات المطلوبة بمستوى أســـعار عالمية مقبولة وبالذات في تلك القطاعات التي تمثل أهمية كبيرة للإنتاج والنقل والتوزيع لتصدير منتجاتهم السلعية.

ومـــن ناحـــية أخرى فإن هذا المدخل يتطلب المعاملة بالمثل بالنسبة لتحرير ذات القطاعـــات والتـــي قد تعوق الظروف والأوضاع الداخلية عن إمكانية اتخاذ الخطوات اللازمة لتحريرها.

وبالـــرغم من أن العديد من الدول النامية كانت مترددة في إدخال مواضيع تجارة الخدمـــات في الماضي فإن هذا الموقف قد تغير في جولة أورجواي، حيث تبين للعديد مـــنهم الآفاق والمكاسب التي من الممكن أن تحققها في مجالات مثل السياحة وتطوير البرمجيات، وانتقال العمالة وما إلى ذلك، إضافة إلى احتياجات العديد منهم إلى خدمات مـــتطورة فـــي قطاعـــات البنوك والنقل البحري والتأمين والاتصالات بمستوى أسعار عالمـــية، والآمال التي كانت تراودهم لمزيد من فتح الأبواب أمام انتقال العمالة والتي لم تمس سوى مجال الخدمات المهنية.

كمـــا أن العديد من الدول النامية تود أن ترى آليات محددة للوقاية أو الحماية من الأخطـــار التي قد تظهر من جراء تحرير القيود أمام تجارة الخدمات وبدون مثل هذه الآلـــية فإن الرغبة في تقديم تنازلات ستكون محدودة، ولكن من ناحية أخرى فإن مثل هذه الآلية قد تعمل في اتجاه مضاد للدول النامية وبالذات في مجال انتقال العمالة عبر الحدود.

ومـــن ثـــم فإنـــه يـــبدو أن ما لم تحصل الدول النامية على فرص أكبر للتحرير وبـــالذات بالنســـبة لانتقال العمالة (Mode 4) فإنه سيكون من الصعب أن تكون هناك قـــناعة مـــن طرفهم بمزيد من التنازلات بالنسبة لفتح الأسواق أمام تجارة الخدمات – ويرجع هذا الأمر إلى أن المادة XIX من الاتفاقية بند (2) تنص على :

إعطـــاء مـــرونة ملائمـــة للدول النامية لفتح قطاعات أقل، وتحرير أنشطة أقل، والتوســـع التدريجـــي فـــي النفاذ إلى الأسواق بما يتمشى مع مستويات التنمية وعندما تســـمح هـــذه الـــدول النامية بفتح أسواقهم لموردي الخدمة الأجانب فإن لهم الحق أن يضـــعوا الشـــروط التي تعمل على تحقيق الأهداف الواردة في المادة IV من الاتفاقية (والتي تنص على زيادة مساهمة الدول النامية في التجارة الخارجية).

وفـــي الواقـــع فإنه من الممكن للدول النامية طبقا لقواعد الاتفاقية ونصوصها أن تستمر في تحرير ما تراه من أنشطة بالنسبة لمختلف قطاعات الخدمات التجارية، وفي الفـــترة الزمنـــية التـــي تراها مناسبة بما يمكنها من أخذ موقع تنافسي على المستوى العالمـــي ولـــيس مـــن الضروري أن يتم هذا التحرير من خلال التزامات في اتفاقية GATS .

وبالطبع فإن هذا الأمر ينطبق – من الناحية النظرية – على موقف الدول العربية المنضمة بالفعل إلى WTO، أما تلك التي في سبيلها للانضمام فإن الوصف يختلف كله طبقاً لما هو موضح في الفصل الخاص بذلك.

الفصل الثاني

"الجولة الجديدة لمفاوضات الخدمات"

الفرص والتحديات

الفصل الثاني

"الجولة الجديدة لمفاوضات الخدمات"

الفرص والتحديات

1- طريقة عمل GATS:

تضم تجارة الخدمات أنظمة متباينة من الأنشطة الاقتصادية، كما تجمع نطاقا واسعا من القضايا والمؤسسات والمصالح المتماثلة. وتعد اتفاقية GATS، و تحويل تجارة الخدمات إلى إطار متعدد الأطراف من القواعد التجارية، واحدة من الإنجازات الهامة لجولة أورجواي. حيث تقدم لتجارة الخدمات نفس الاستقرار الذي يتولد عن منجزات GATT/ WTO في مجال تحرير تجارة السلع.

ويختلف تحرير تجارة الخدمات تماما عن تحرير التجارة في السلع في ضوء خصائص الخدمات والأطر التنظيمية الحديثة الموجودة في العديد من هذه النوعية من التجارة. كما أن الكثير من الجدل بشأن تحرير تجارة الخدمات والاستثمار تجد جذورها في سوء الفهم الناتج عن التعقيد الذي يشوب GATS ويشوب أكثر تجارة الخدمات ذاتها. فالكثير من مبادئ GATT / WTO تنصرف إلى GATS باستثناء الخدمات الحكومية، والنقل الجوى. ومن هذه المبادئ : المعاملة الوطنية، وشرط الدولة الأولى بالرعاية، والشفافية في التنظيمات المحلية، والتطبيق العادل للقوانين.

وتتكون GATS من ثلاثة عناصر أساسية هي :

- الإطار الذي يوضح الالتزامات العامة في تجارة الخدمات، وهو يتماثل كثيرا مع GATT / WTO.
- عدد من الملاحق بشأن قطاعات محددة.
- جداول الالتزامات التي يتقدم بها الأعضاء.

وبسبب هذا الهيكل والمنهج الاختياري في التحرير (bottom-up) تسمح GATS لأعضائها بالاختيار من بين الآتي :

- قطاعات الخدمات.
- من بين أنماط التوريد الأربعة (وهي: التوريد عبر الحدود، انتقال المستهلك، الوجود التجاري، وانتقال الأشخاص الطبيعيين).
- الشروط التنظيمية التي تقدم على ضوئها التزاماتها بالتحرير.
- أو على النقيض من كل ما تقدم قد تختار الدولة ألا تتقدم بالتزامات على الإطلاق وتترك كافة القطاعات بدون جداول.

وتساعد هذه المرونة والتأكيد على الطبيعة التطورية والاختيارية للتحرير في تفسير أسباب اعتبار GATS من أكثر اتفاقيات جولة أوروجواي محاباة لقضايا التنمية.

ويقدم تمهيد الاتفاقية الاعتبارات الأساسية التي تجرى المفاوضات المستمرة في ظلها، وهي:

- الاعتقاد في قدرة الإطار متعدد الأطراف من القواعد والمبادئ،التي تسعى إلى التطور في تحرير تجارة الخدمات، على دعم النمو في التجارة الدولية في الخدمات ومساهمته في تحقيق التنمية الاقتصادية على نطاق عالمي.
- الاعتراف بان عملية التحرير يجب أن تأخذ في اعتبارها حق الحكومات في التنظيم من أجل تنفيذ أهداف السياسات الوطنية.
- الاعتراف بأن اندماج الدول النامية في النظام التجاري الدولي يجب أن يتحقق من خلال العمل على دعم وتقوية طاقة وكفاءة وتنافسية صناعة الخدمات المحلية لديها.

وتتركز الانتقادات التي توجه إلى GATS في أنها لا تغطي كافة قطاعات الخدمات بمظلة التحرير فهي تعطي الأعضاء الحرية في القيام بالتحرير والاندماج في

النظام التجاري الدولي وفقا للمسار الذي يختاره العضو ووفقا لأولوياته وأهدافه الوطنية. والملاحظ أن الاتفاقية توفر العديد من الوسائل التي يتسنى للأعضاء تقييد أو وقف التزاماتهم من خلالها، فهي توفر الخيارات الكافية للعضو الذي يرغب في :

- استبعاد قطاع من الالتزامات،
- تقييد مدى هذه الالتزامات،
- أو تبرير خرق هذه الالتزامات.

2 – منهج المفاوضات في إطار GATS:

تقوم المفاوضات في إطار GATS على أساس منهج المطالب ـــ العروض Requests-Offers. و تعتمد فكرة هذا المنهج على قيام كل عضو بالتقدم، في إطار كل جولة من جولات المفاوضات، بالمطالب التي ينتظر الحصول عليها في مجال تحرير الخدمات، وفى نفس الوقت يتقدم بعرض يتضمن مدى استعداده لفتح قطاعات خدمات معينة لديه أو التطور في تحريرها.ويعد هذا المنهج من التفاوض هو المنهج الرسمي المعتمد من قبل GATS.

وقد تضمنت الفقرة الخاصة بالتجارة في الخدمات من الإعلان الوزاري للدوحة أن مقترحات الأعضاء يجب أن تقدم بحلول 30 يونيو 2003 عن الالتزامات المحددة المبدئية التي يتطلعون إليها، و31 مارس عن الالتزامات المحددة المبدئية المستعدين لتقديمها. ويشير مصطلح "مبدئية Initial" الذي استخدمه الإعلان الوزاري إلى حقيقة كون المفاوضات ما هي إلا عملية متتابعة للمطالب والعروض. وتعد التوقيتات المذكورة في الإعلان بمثابة تواريخ للبدء في عملية التفاوض، وليس بالضرورة أن يتضمن المقترح الذي يتقدم به العضو، في هذه التواريخ، كافة الجوانب التي يرغب في التفاوض حولها، فقد يضطر إلى إغفال بعض الأمور بسبب رغبته في الالتزام بالتوقيت المحدد لبدء الإعلان الوزاري. وفيما يلي نعرض للجوانب الفنية الثلاثة في كل من المطالب والعروض وهي : المحتوى، والصيغة، والعملية.

أولاً ــ منهج المطالب Request

محتوى المطالب:

توجد أربعة أنواع من المحتويات داخل أي مطلب، مع مراعاة أنها ليست بدائل لبعضها البعض. كما أن أي مطلب يمكن أن يعود إلى عضو بمفرده أو إلى مجموعة من الأعضاء باعتبارهم مشاركاً وحيداً (كما في حالة تقدم الاتحاد الأوربي بمطلب واحد نيابة عن كافة أعضائه). والمحتويات الأربع للمطلب هي :

- **طلب إضافة قطاع جديد** : وهو حالة طلب أي عضو من عضو آخر إضافة قطاع خدمات جديد لم تتضمنه جداول التزامات هذا العضو.
- **طلب إزالة / تخفيض قيود قائمة** : وهو النوع الثاني من محتوى المطالب وفيه يطلب العضو إلى عضو آخر إلغاء لقيود قائمة أو تخفيض لمستويات هذه القيود. فعلى سبيل المثال قد يكون لدى أحد الأعضاء قيد دخول إلى السوق مثل تقييد نسبة ملكية الأجانب عند 49%. وفى هذه الحالة قد يتمثل مطلب أحد الأعضاء في صورة مطالبة هذا العضو بإلغاء هذا القيد أو زيادة نسبة مشاركة الأجنبي إلى 80% مثلا. أيضا قد يتجه المطلب إلى توفير دخول غير مقصور. وغالبا ما ترتبط مثل هذه المطالب بالالتزامات المتصلة بفتح الأسواق (المادة 16) و/أو المعاملة الوطنية (المادة 17).
- **المطالبة بالتزامات إضافية** : قد يكون محتوى المطلب في صورة مطالبة عضو لآخر بالمزيد من الالتزامات (المادة 18)، فهذه المادة تتصل بالمسائل التي تخرج عن نطاق المواد (16، 17). ومن أمثلة ذلك: الالتزامات التي تمت في إطار معالجة المبادئ التنظيمية في خدمات الاتصالات الأساسية.
- **طلب إلغاء استثناءات شرط الدولة الأولى بالرعاية** : حيث تتنبأ الفقرة السادسة من ملحق استثناءات الدولة الأولى بالرعاية بأن الاستثناءات القائمة سوف تخضع للتفاوض في جولات قادمة من المفاوضات. فقد يتوقع (يرغب) المشاركون في تلقي (تقديم) مطالب لإلغاء استثناءات شرط الدولة الأولى بالرعاية. وربما، ومن خلال التشاور في مجلس التجارة في الخدمات، يتم

طلب تخفيض نطاق و/أو مستوى هذه الاستثناءات، وليس بالضرورة إلغاؤها بالكامل بل مجرد جعلها في أدنى المستويات.

صيغة المطالب:

غالبا ما يقدم المطلب في صورة خطاب بسيط يحدد فيه العضو ما هو مطلوب من عضو آخر. وبعيدا عن أنواع المطالب الأربعة التي ذكرناها أعلاه، نجد أن المادة (18) قد تشترط مستوى مرتفعاً من التحديد الفني لبعض المسائل محل التفاوض. فجدولة الالتزامات في إطار فتح الأسواق والمعاملة الوطنية هي في الأساس إلغاء للقيود. وتنطوي كل من هاتين المادتين على تعريف للمقصود بما هو فتح الأسواق والمعاملة الوطنية. فإذا قرر العضو الدخول في التزامات كاملة في ظل هاتين المادتين فسوف يدون كلمة " لا يوجد " في جدوله، بمعنى عدم وجود قيود. أي إن جوهر الالتزام يكون معرفا وواضحا في متن المادة نفسها.

وعند حالة الدخول إلى التزامات إضافية فلن نجد في المادة (18) تعريفا للتعهد القانوني المطلوب. فهي لا توفر سوى إطار للمشاركين لكي يطلب كل منهم إلى الآخر، وأن يضع في جداوله، التعهدات القانونية المتصلة بأي مسألة لا تغطيها أحكام فتح الأسواق والمعاملة الوطنية.

غير أن هذه المادة قد ساعدت المشاركين، في أحيان عديدة بما فيها مفاوضات الاتصالات الأساسية، في ضمان أن يكون التحرير فعالا. فهي تتضمن التزامات بشأن مسائل لم تفكر فيها اتفاقية GATS ذاتها مثل وجود التزام بإنشاء منظم مستقل Independent Regulator، وهو الأمر الذي لم تغطه أي من الأحكام الأخرى. كما تتضمن كذلك التزامات لضمان المنافسة والتعامل على أسس معقولة وغير تمييزية. ويتعين الحذر الكامل ومراعاة الجوانب الفنية عند التقدم بطلب التزامات معينة لا يوجد تعريف لها في GATS.

تبادل المطالب:

يمثل تبادل المطالب عملية ثنائية من الوجهة التقليدية. فهي مجرد مكاتبات من الطالب إلى شركائه في المفاوضات، وليس لسكرتارية GATS أي دور في ذلك. أما

في جولة أورجواي فقد كان هناك اقتراح بإرسال نسخة من هذا المطلب إلى سكرتارية مجلس التجارة في الخدمات لتسجيلها، واستمر ذلك لفترة،غير أنه تم الإقلاع عن هذا الأسلوب وتركت العملية لإطار الممارسة الثنائية بالكامل. وبعد استلام المطلب قد يرغب الأعضاء في التشاور كل مع الآخر.

ثانياً – منهج العروض Offers:

محتوى العروض:

كما هو الحال في ظل المطالب نجد أيضا أن هناك أربعة أنواع من العروض :

- إضافة قطاع جديد.
- إلغاء القيود القائمة أو تقديم التزامات Bindings في أنماط التوريد التي كانت غير متاحةUnbound .
- التعهد بالتزامات إضافية في ظل المادة (18).
- إلغاء استثناءات شرط الدولة الأولى بالرعاية.

وقد يلجأ العضو إلى تقديم عرضه استجابة لكافة المطالب التي تلقاها، علما بأنه ليس بالضرورة أن يعترف ويشير في عرضه المبدئي إلى كل أو أي من العناصر الواردة في المطالب التي تلقاها.

صيغة العروض:

يقدم العرض في صورة " **مسودة جدول التزامات** " ومن ثم فهو يحتاج إلى إعداد فني خاص. وعلى خلاف الوضع في جولة أورجواي، فان النظام في دورة الخدمات الحالية سوف يعتمد على تقديم العروض وفقا لصيغ جداول معدة مسبقا تقوم الدولة بتعبئة بياناتها.

وعلى هذا سوف ينجم عن العلاقة بين العروض (والتي سوف تصبح في النهاية بمثابة التزامات جديدة) والجداول القديمة العديد من القضايا الفنية وبالذات فيما يتعلق بالوضع بعد ذلك من حيث:

- هل سيقوم الأعضاء في النهاية بتقديم التزامات جديدة في جداول منفصلة تكون مكملة للجداول التي سبق لهم التقدم بها،
- أم سوف يقدمون جداول جديدة تماما ومنقحة تحوي كافة الالتزامات القديمة والجديدة.

وربما يكون من المفضل، وبغية تحقيق قدر من الوضوح والدقة القانونية، اتباع الأسلوب الثاني، وبالذات في الأحوال التي تكون فيها الالتزامات القائمة قد شهدت بعض التوضيح والتحسين من الناحية الفنية في ضوء إرشادات الجداول المعدلة الصادرة عن مجلس التجارة في الخدمات. وفى كل الأحوال من المفضل قيام العضو بمراجعة جداول التزاماته القائمة عند تقديم أي عرض مبدئي. ومن ثم فان أي عرض مبدئي يجب أن يقدم على أساس الجداول القديمة التي سوف يضاف إليها ما هو معروض من التزامات جديدة. ويمكن الإشارة بوضوح لمثل هذه الإضافة من خلال استخدام أساليب مختلفة في الكتابة (مثل الإيتلكس، والبولد وغيرها). وتجدر الإشارة إلى أن مثل هذه الجداول المنقحة سوف تعد بمثابة مستند للتفاوض فقط ولا يترتب عليها أي وضع قانوني.

وقد تكون لدى الأعضاء الرغبة في استغلال مثل هذه الفرصة لتقديم تنقيحات فنية أخرى على التزاماتهم القديمة وفقا لأي نتيجة يتم التوصل إليها أو قضية أخرى يطرحها الأعضاء ومنها الفصل بين نمطي التوريد 1 و2، أو القضايا المطروحة فيما يتعلق بالمواد (16، 17، 20 فقرة 2) من GATS.

تبادل العروض:

يتم توصيل العروض إلى الأعضاء على أساس متعدد الأطراف، وذلك على خلاف المطالب التي تتبادل على أساس ثنائي كما رأينا. وترجع أهمية ذلك لاعتبارات

الشفافية، والتفعيل. حيث يقوم العضو بالاستجابة لكل ما تلقاه من مطالب. كما أن العرض سوف يتاح للتشاور والتفاوض من جانب كافة الأطراف، بما فيهم من لم يتقدموا بمطالب. فالعروض محل التفاوض هي إشارات على مرحلة متقدمة من المفاوضات الثنائية. ومن ثم يختزل طرحها للتشاور والتفاوض جهد المندوبين في اجتماعات مجلس التجارة في الخدمات. كما أن تقديم عرض ما سوف يشعل فتيل عروض أخرى، وتستمر العملية في سلسلة من تتابع المطالب والعروض.

ومع هذا فهناك بعض القضايا الجوهرية في المفاوضات الثنائية التي تحتاج إلى مزيد من المناقشات متعددة الأطراف، ومنها بعض القضايا التنظيمية التي تبرز المطالب والعروض المتصلة بالالتزامات الإضافية في المادة (18). فقد يتطلب الأمر تطوير ورقة مرجعية Reference Paper، كما حدث في ظل مفاوضات الاتصالات الأساسية، وهى ممارسة متعددة الأطراف. ولا تصبح الأوراق المرجعية التي تم الاتفاق عليها ذات اثر قانوني إلا بعد أن يتم تدوينها فعلا في جداول الأعضاء.

3 - تطور مفاوضات GATS:

3-1 إعلان الدوحة والمفاوضات:

لم يكن قد مضى على مفاوضات الخدمات سوى حوالي العامين حين تم تضمينها في أجندة مفاوضات الدوحة. وتقوم الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات(GATS) على إلزام الحكومات الأعضاء بإجراء مفاوضات حول قضايا محددة والدخول في جولات متعاقبة من المفاوضات من أجل التقدم في تحرير التجارة في الخدمات. على أن تبدأ الجولة الأولى فيما لا يزيد عن خمسة أعوام بدءاً من عام 1995.

وطبقا لذلك بدأت مفاوضات الخدمات رسميا مع مطلع عام 2000 تحت إشراف مجلس التجارة في الخدمات. وبحلول مارس 2001 كان المجلس قد وفى بالعنصر الرئيسي في الالتزام بالتفاوض وذلك من خلال إنشاء قواعد تتعلق بإرشادات وإجراءات التفاوض.

وفي المؤتمر الوزاري الذي عقد في الدوحة (2001) أقر الإعلان الوزاري ما تم إنجازه من عمل مع إعادة التأكيد على مناقشة إرشادات وإجراءات التفاوض وإنشاء جزء من التوقيتات بما فيها تحديد موعد نهائي لنهاية المفاوضات كجزء من وحدة الالتزامات. هذا وقد تضمنت الفقرة 15 من الإعلان الوزاري لمؤتمر الدوحة موضوع التجارة في الخدمات:

"يجب أن تجرى المفاوضات بشأن التجارة في الخدمات آخذا في الاعتبار الترويج للنمو الاقتصادي لكافة الأطراف وتنمية الدول النامية والأقل نموا. ونحن نقدر العمل الذي تم إنجازه في المفاوضات، والذي استهل في يناير 2000 طبقا للمادة (19) من الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، والعدد الكبير من المقترحات التي تقدم بها الأعضاء حول مدى واسع من القطاعات والعديد من القضايا الأفقية، وكذلك عن حركة الأشخاص الطبيعيين. ونحن نعيد التأكيد على أن إرشادات وإجراءات التفاوض التي تبناها مجلس التجارة في الخدمات في 28 مارس 2001 هي الأساس لاستمرار المفاوضات، أخذا في الاعتبار إنجاز أهداف الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. وعلى المشاركين أن يقدموا مطالب مبدئية Initial Requests عن التزامات محددة بحلول 30 يوليو 2002، وكذلك عروض مبدئية Initial offers بحلول 31 مارس 2003".

3-2 حجم المكاسب:

ومع منتصف عام 2002 كانت مفاوضات التجارة في الخدمات قد انتقلت إلى مرحلة مهمة من أطوارها وذلك عندما قامت الدول الأعضاء بتقديم مطالب بالتحرير إلى حكومات شركائهم التجاريين. وأمام زيادة الأمل بنجاح جولة المفاوضات الحالية تؤكد بعض الدراسات على كبر حجم المكاسب التي سوف تتحقق من التقدم في التحرير، وبالذات للدول النامية :

- يقدر تقرير البنك الدولي عن" الآفاق الاقتصادية العالمية للدول النامية " عوائد تحرير الخدمات في هذه الدول على أنها تصل لأكثر من 6 ترليون دولار من

الدخل الإضافي في الدول النامية فيما بين 2005-2015. ويرى البنك أن الخدمات سوف تدعم جهود التنمية بسبب أثر روابطها مع القطاعات الأخرى.

- وعلى الجانب الآخر تقدر جامعة ميتشجان المكاسب الناجمة عن خفض 33% من قيود الخدمات التجارية بزيادة في الرفاهية الاقتصادية العالمية بحوالي 389.6 مليار دولار، وهو رقم يفوق حجم المكاسب الناجمة عن تحرير تجارة السلع بحوالي 210.7 مليار دولار.

4 - نموذج إرشادات وإجراءات التفاوض:

لقد حققت الجلسة الخاصة التي عقدها مجلس التجارة في الخدمات في 28 -30 مارس 2001 تقدما واضحا في مجال مفاوضات تحرير التجارة في الخدمات. فخلال هذه الجلسة تم تبني إرشادات وإجراءات للمفاوضات Guidelines & Procedures for Negotiations واستكمال عملية تقييم الأوضاع. ويرى مايك مور رئيس WTO أن الاتفاق بشأن الإرشادات يمثل خطوة مهمة في مجال فتح الطريق أمام الحكومات للتحرك من مرحلة مناقشة صياغة القواعد والتحول إلى مرحلة فتح الأسواق بناء على مقترحات الأعضاء. كما أنها تعني تصديق الأعضاء صراحة على بعض المبادئ الأساسية في GATS ومنها :

- حق حكومات الدول الأعضاء في تنظيم وتقديم تنظيمات جديدة على توريد الخدمات وهى بصدد السعي إلى تحقيق أهداف سياستها الوطنية،
- الحق في تحديد ما هي الخدمات التي ترغب في فتح أسواقها فيها للمورد الأجنبي، وتحت أي شروط،
- مبدأ المرونة في التعامل مع الدول النامية والأقل نموا في مجال تحرير قطاعات الخدمات بها وفتح أسواقها.

4-1 أهداف ومبادئ الإرشادات والإجراءات:

إعمالا لأهداف اتفاقية GATS، وكما يقضي به تمهيدها والمادة (4) منها، ووفقا لما تنادي به المادة (19) فإن المفاوضات سوف تدار على أساس التقدم / التدرج في التحرير وأخذا في الاعتبار الآتي :

- تشجيع النمو الاقتصادي لكافة أطراف الاتفاقية
- تنمية الدول النامية .
- حق الدول الأعضاء في تنظيم توريد الخدمات، أو فرض تنظيمات جديدة على توريدها،

يجب أن تسعى المفاوضات إلى إحراز مستويات أعلى من التقدم في التحرير وذلك من خلال العمل على إلغاء / إزالة الآثار السلبية التي تنجم عن تطبيق بعض المقاييس / الإجراءات على تجارة الخدمات، بشرط :

- أن يكون ذلك بمثابة وسائل لفتح الأسواق.
- أن يأخذ في اعتباره الترويج لمصالح كافة المشاركين على أساس من تبادل المكاسب.
- تحقيق التوازن العام بين الحقوق والالتزامات.
- زيادة مشاركة الدول النامية في تجارة الخدمات ومن منطلق إعطائها مرونة في التعامل لكل دولة عضو.
- إعطاء أولوية خاصة للدول الأقل نموا وفقا لما تقضي به الفقرة الثالثة من المادة (4) من اتفاقية GATS.

علما بأن التقدم في التحرير سوف يتم آخذا في الاعتبار عدداً من العناصر المهمة ومنها :

- أهداف السياسات الوطنية للأعضاء في المفاوضات.
- مستوى التنمية الذي وصل إليه البلد العضو.
- حجم اقتصاد كل عضو على حدة، وحجم كل قطاع داخل اقتصاد كل بلد عضو.
- النظر بعين الاعتبار إلى احتياجات ومشكلات موردي الخدمات صغار ومتوسطي الحجم وبالذات في الدول النامية.

علما بأن المفاوضات سوف تجرى في إطار وعلى ضوء الهيكل القائم في GATS بما في ذلك حق أي عضو في اختيار وتحديد القطاعات التي سوف يتقدم بالتزامات فيها، وفي مجال أنماط توريد الخدمة الأربعة المنصوص عليها في الاتفاقية.

4-2 نطاق الاتفاق:

- ينص الاتفاق على ضرورة عدم اللجوء إلى الاستبعاد المسبق لأي من قطاعات الخدمات أو أي من أنماط توريد الخدمة.
- كما أن أي استثناء على شرط / مبدأ الدولة الأولى بالرعاية يجب أن يخضع للمفاوضات وفقا لما يقضي به ملحق المادة (12) فقرة 6 ، بشأن الاستثناءات على هذا المبدأ. على أن تعطى الدول النامية المرونة الملائمة في هذه المفاوضات.
- تضمن الاتفاق كذلك النص على ضرورة استكمال مفاوضات شرط الوقاية Safeguards في ظل المادة (10) بحلول مارس 2002، وذلك وفقا للقرار الذي تبناه مجلس التجارة في الخدمات في 1 ديسمبر 2000.
- على الأعضاء أن يسعوا إلى استكمال المفاوضات في ظل المواد (5 فقرة 4 ؛ 8 ؛ 9) وذلك قبل انتهاء المفاوضات بشأن الالتزامات المحددة.

4-3 الإرشادات والإجراءات:

- يجب أن تجرى المفاوضات في اجتماعات خاصة لمجلس التجارة في السلع. على أن يتولى المجلس تقديم تقارير منتظمة للمجلس العام.
- يجب أن تكون المفاوضات على أساس من الشفافية والانفتاحية لكافة الأطراف.
- أن تكون نقطة بدء المفاوضات حول التزامات محددة هي الجداول القائمة دون إجحاف لمحتوى المطالب.

- يجب أن يكون التقدم في التحرير من خلال المفاوضات الثنائية والجماعية ومتعددة الأطراف.
- أن تكون الطريقة الأساسية للتفاوض هي منهج المطالب – العروض Request-Offer Approach.
- أن تكون هناك مرونة ملائمة للأعضاء من الدول النامية في صورة الآتي:
  - فتح عدد أقل من القطاعات.
  - تحرير عدد اقل من المعاملات.
  - التوسع التدريجي في فتح الأسواق وفقا لحالة التنمية.
- فيما يتعلق بجهود التحرير المستقل الذي يقوم به بعض الأعضاء منذ المفاوضات السابقة وحتى بداية جولة جديدة منها، فقد نص الاتفاق على أهمية إعطاء ذلك وزناً خاصاً ومنحة التعويض. مع مطالبة الأعضاء بالسعي نحو تطوير مثل هذه المعايير قبل البدء في التفاوض بشأن التزامات محددة.
- سوف يكون بمثابة عمل مستمر لمجلس التجارة في الخدمات أن يقوم بتقييم التجارة في الخدمات بصورة عامة وشاملة وعلى أساس قطاعي وفي ضوء أهداف GATS وبالذات المادة (4). على أن تخضع المفاوضات للتعديل وفقا لما تسفر عنه عملية التقييم.
- توفير المساعدة الفنية للدول النامية الأعضاء، وفقا لما تقضي به المادة (24)، بناء على طلبهم وذلك من أجل القيام بعملية تقييم إقليمية / وطنية.
- لضمان التطبيق الفعال للمواد (4 ؛ 19 فقرة 2) على مجلس التجارة في الخدمات أن يتناول في اجتماع خاص، وهو بصدد مراجعة التقدم في المفاوضات، المدى الذي تطبق فيه المادة (4)، كما يقترح أساليب ووسائل الترويج للأهداف التي تسعى إلى تحقيقها.
- الاهتمام باحتياجات موردي الخدمات في الدول النامية عند تطبيق المادة (4)

- قبل انتهاء المفاوضات يتعين على المجلس القيام بعملية تقييم لما تم تحقيقه من نتائج في ضوء الأهداف المنشودة. وفي الوقت المناسب يجرى إعداد جداول زمنية لإدارة المفاوضات.

5- الاتفاق على وسيلة لمعاملة التحرير المستقل:

5-1 المفاهيم والتعريفات:

لقد أحرز مجلس التجارة في الخدمات خطوة مهمة في اجتماع خاص في 6 مارس 2003 في اتجاه الوفاء بأجندة الدوحة المطورة من خلال تطبيق نماذج تفاوض Modalities لمعاملة مقاييس التحرير التي يقوم بها الأعضاء انفراديا منذ آخر مفاوضات متعددة الأطراف.

فهذا الاتفاق هو بمثابة دفعة جديدة ليس فقط لمفاوضات الخدمات ولكن أيضاً مختلف جوانب أجندة الدوحة.

تم إنشاء هذه النماذج عملا بنص المادة (19 فقرة 3) من GATS، والفقرة (15) من إعلان الدوحة، والفقرة 13 من إرشادات وإجراءات المفاوضات السابقة.

ولأغراض هذه النماذج فإن المقصود " بالعضو القائم بالتحرير " هو ذلك العضو الذي يسعى إلى الحصول على تعويض Credit لمقياس تحرير مستقل، أما " الشريك التجاري " فهو العضو الذي يطلب منه هذا التعويض.

ويعرف مقياس التحرير المستقل بأنه مقياس/ إجراء:

- يخضع للتبويب (الإدراج في الجداول) في ظل القسم الثالث من GATS ويقود إلى إلغاء الاستثناء من شرط الدولة الأولى بالرعاية.
- أن يكون متوافقا مع شرط الدولة الأولى بالرعاية.

- أن يكون قد اتخذ انفراديا بواسطة العضو القائم بالتحرير، منذ آخر مفاوضات، واتساقا مع المادة (19) من GATS.
- أن يكون قابلا للتطبيق على أي عدد من / أو كل قطاعات الخدمات.

2-5 المعايير التوضيحية:

- ويمكن للعضو أن يستخدم المعايير التوضيحية المذكورة أدناه وهو بصدد تقدير قيمة مقياس التحرير المستقل :

  - التغطية القطاعية.
  - طبيعة تحرير المقياس محل التقييم (بمعنى إلغاء المقاييس التي تقيد فتح الأسواق، إلغاء المقاييس القائمة التي لا تتسق مع المعاملة الوطنية و / أو شرط الدولة الأولى بالرعاية).
  - تاريخ دخوله حيز التنفيذ وفترة المقياس.
  - نصيب القطاع في إجمالي تجارة الشريك التجاري.
  - نصيب الشريك التجاري في إجمالي تجارة القطاع الذي خضع للتحرير المستقل من قبل العضو القائم بالتحرير.
  - أهمية وتأثير مقاييس التحرير المستقلة على اقتصاد العضو القائم بالتحرير.
  - آفاق وفرص السوق للشريك التجاري لدى العضو القائم بالتحرير.
  - فرص توسع المشاركين الأجانب في القطاع بعد تقديم المقياس.
  - القيام بإدراج المقياس محل التقدير في الجداول من عدمه، وإذا كان لم يدرج بعد، ما رغبة العضو القائم بالتحرير في عمل ذلك.

- ومن أجل تسهيل عملية التقييم قد يتفق العضو القائم بالتحرير والشريك التجاري على استخدام منهج نوعي أو كمي (ومنها الصيغ القياسية، مؤشرات التحسين، الترتيب)، أو توليفة من المنهجين.
- وقد يستخدم العضو، من أجل تقدير قيمة التعويض، المعايير والمناهج التي وردت في الفقرتين السابقتين متى كان ذلك ملائما.
- ويجب أن يأخذ العضو في الحسبان، وهو بصدد تطبيق المناهج والمعيار، مستوى التنمية وحجم اقتصاديات كل عضو ككل وعلى أساس كل قطاع على حدة.

3-5 الإجراءات:

- قد يتم تطبيق هذه النماذج على أساس ثنائي أو جماعي أو متعدد الأطراف. ويجب أن تتحقق عملية منح التعويض مقابل مقياس التحرير المستقل من خلال المفاوضات الثنائية.
- وعلى العضو القائم بالتحرير أن يجعل مقياس التحرير المستقل، الذي يطلب عنه التعويض، معروفا لشركائه التجاريين. وعلى العضو القائم بالتحرير إخطار الاجتماع الخاص لمجلس التجارة في الخدمات بهذا الإجراء إذا رأى لذلك ضرورة. ويجب أن يفهم أن مثل هذا الإخطار لا يضمن أي حق في الحصول على التعويض، كما لا يتضمن أي التزام على العضو القائم بالتحرير في أن يرتبط بالمقياس المخطر به.
- يجب أن يحتوي مقياس التحرير المستقل المخطر به أو الذي علم به الشريك التجاري معلومات تعتمد على المعيار الملائم المحدد في القسم الثاني من النماذج، ويحدد التعويض المطلوب. وقد يأخذ التعويض المطلوب الأشكال التالية :
  - قيام الشريك التجاري بتطبيق مقياس التحرير في القطاعات التي تهم العضو القائم بالتحرير.

- الامتناع عن تنفيذ مطلب قدم إلى العضو القائم بالتحرير.
- أي شكل آخر يتفق عليه الطرفان.

- يجب أن يعطى العضو القائم بالتحرير والمطالب بالتعويض فرصة مناسبة لمناقشة طلبه مع شريكه التجاري. وإذا اعتبر الشريك التجاري أن مقياس التحرير المستقل قليل أو عديم القيمة فعليه أن يوفر المعلومات عن هذا التقييم بأسرع ما يمكن لكي يسمح للعضو القائم بالتحرير بطلب المزيد من التشاور.
- يستطيع أي عضو أن يلفت انتباه الاجتماع الخاص لمجلس التجارة في الخدمات بأي شأن مرتب بتطبيق هذه الوسائل.

4-5 المرونة بالنسبة للدول النامية:

- سعيـــا وراء أهداف GATS كمـــا نصت عليها تمهيد الاتفاقية، والمادة (4)، والمادة (19 فقرة 2)، ومسايرة للفقرة الثانية من إعلان الدوحة الوزاري، يجب أن تستخدم هذه النماذج، من بين أشياء أخرى، كوسائل للترويج للنمو الاقتصادي والتنمية في الدول النامية وزيادة مشاركتها في تجارة الخدمات.
- على الأعضاء ــ وهم بصدد تطبيق تلك النماذج وتقدير ومنح التعويض تنفيذا لها- أن يأخذوا في الاعتبار بصورة جيدة المرونة المتاحة للدول النامية فرادى والأحكام المشار إليها من قبل، وكذلك المستوى الذي وصلت إليه التنمية في هذه الدول مقارنـــة بالأعضاء الآخرين.

الفصل الثالث

مواقف وآراء بعض الدول

فيما يخص مفاوضات GATS 2000

(خدمات النقل)

الفصل الثالث

مواقف وآراء بعض الدول

فيما يخص مفاوضات GATS 2000 (خدمات النقل)

1- موقف بعض الدول:

أولاً – مجموعة الدول الأوربية European Community:

أ- مقدمة:

لم يكن في جولة أورجواي دور كبير في مجال النقل حيث وصلت المباحثات إلى نقطـــة حرجة بالنسبة للالتزامات في مجال النقل البحري وبالتالي فقد سحبت العديد من الــدول ســـابق عروضها مع العلم بأن معاملة الدولة الأولى بالرعاية MFN لا تطبق علـــى خدمت النقل البحري الدولي، كما تم استبعاد خدمات النقل الجوي. وكانت هناك بعض الالتزامات المحددة في مجال النقل البري. وكانت استثناءات MFN بمثابة عامل مشترك فيما يخص بند "عبر الحدود" لخدمات النقل البري والنهري.

وبالـــنظر إلى ما للنقل من أهمية نظراً لما له من دور كبير في الاقتصاد الأوربي حيــث يمـــثل هذا النشاط ما يعادل حوالي 375 بليون يورو (1998)، كما توجد هناك حوالـــي 750 ألف منشأة أوربية تعمل في هذا النشاط تقوم بالتوظيف المباشر لحوالي خمســة ملايين عامل، كما تمثل الخدمات الدولية في النقل نسبة كبيرة من إجمالي قيمة الخدمات التجارية الدولية حيث وصلت هذه النسبة لمجموعة من الدول الأوربية 27% (60 بلـــيون يورو) بالنسبة لصادرات الخدمات وحوالي 29% بالنسبة لإجمالي واردات الخدمـــات لعـــام 1997، كمـــا يلاحظ أيضاً النمو المطرد على مدار العقدين الماضيين بمعـــدل مـــن 3-5% بالنســـبة لنشاط خدمة النقل البحـــري، 5-10% بالنسبة لنشاط خدمات النقل الجوي.

تهـدف مقـترحات المجموعة إلى قيام أعضاء WTO بمباحثات لخفض الحواجز غير الضرورية أمام تجارة الخدمات، مع الحفاظ على مستوى الخدمة والأمان في ظل إطار قانوني سليم.

وتقوم المقترحات المقدمة على النقاط التالية:

- مـن أجـل الحـد من الحاجة إلى "مبدأ المعاملة بالمثل" والذي تحاول معظم الـدول أن تحتفظ به فيما يخص الاستثناءات الخاصة للدولة الأولى بالرعاية MFN، وكذلك النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية في قطاع أساسي بالنسبة للـتجارة الدولـية فلابـد من الوصول إلى أقصى عدد ممكن من الالتزامات لأكبر عدد من الدول المؤثرة.
- من المهم عدم النظر إلى مبدأ الوصول إلى الأسواق تحت مظلة WTO على أنـه يقلل أو يحد من النظم أو المقاييس أو الاشتراطات الوطنية (في مجالات مـثل الأمـن والأمـان) فهـناك قواعـد تضعها المؤسسات الدولية المعنية (ICAO,IMO) لابد من العمل بها في مجالي النقل الجوي والبحري لضمان الوصول إلى مستويات محددة للأمان والعمالة.
- يراعي ما أمكن أن تخدم الالتزامات المقدمة خدمات النقل متعدد الوسائط.
- يجـب أن يتسـع إطار الالتزامات لتغطي الخدمات المكملة وخاصة التخزين ومتعهدي النقل.
- بالـرغم مـن أنه في جولة أورجواي كان النقل متعدد الوسائط يعتبر مكملاً لخدمـات الـنقل الـبحري إلا أن الحاجة تزداد للنظر إلى النقل المتكامل من الباب إلى الباب. ويجب أن تكون هناك نظرة شاملة لخدمات النقل السككي – الـبري – الـنهري – الـبحري والخدمات المكملة لهذه الأنشطة بما يحقق الـتكامل بين وسائل النقل. ومن الممكن أن ينظر مستقبلاً إلى اعتبار مشغلين من خارج قطاع النقل للقيام بهذه المهام.

النقل البري من منظور GATS 2000:

إن خدمة النقل بالسكك الحديدية تجعله في وضع حساس بالنسبة لفتح المجال للوصول إلى الأسواق. ومن الممكن أن ينظر في هذا الشأن على أساس أنه يتم في إطار تحرير هذه النوعية من الخدمات بما يحقق رفع كفاءة التشغيل مع ضمان لمستوى الخدمة والأمان وبأسعار منافسة. وبالنسبة لخدمات السكك الحديدية فقد تقدم ما بين 8 ، 16 دولة من الأعضاء بالتزامات في هذا المجال لخدمات نقل الركاب – البضائع – الصيانة – الإصلاح .

أما فيما يخص النقل البري فهناك عادة منافسة كبيرة بين وسائل النقل المختلفة، الأمر الذي يؤدي إلى ضرورة وضع قواعد تنظيمية للتشغيل ومن المعروف أن دور الناقل الأجنبي في تقديم هذه الخدمات يعتبر محدوداً لدرجة كبيرة ويقتصر على مجال نقل البضائع.

وتحت مجموعة الدول الأوربية الأعضاء بناءً على التقسيم الوارد في اتفاقية GATS على النحو التالي:

السكك الحديدية: خدمات نقل الركاب والبضائع والجر والدفع والصيانة والإصلاح والخدمات المساعدة.

النقل البري على الطرق: خدمات نقل الركاب والبضائع والتأجير والصيانة والإصلاح والخدمات المساعدة.

مقترحات:

من المطلوب أن يتبنى مجلس الخدمات مناقشة قضايا بعض خدمات النقل البري والأسس التي تقوم عليها في ظل الإطار التالي:

النقل البري على الطرق:

من المطلوب أن تتقدم الدول الأعضاء بالالتزامات في مجالات خدمات نقل الركاب والبضائع وتأجير المركبات طبقاً لأسلوب توريد 2 ، 3.

وتحديد الأسباب التي قد تدعو إلى وجود أية قيود في هذا الشأن، وكذلك الأمر بالنسبة لأعمال صيانة وإصلاح معدات النقل والخدمات المساعدة طبقاً لأساليب التوريد 1، 2، 3 وتحديد الأسباب التي تدعو إلى وجود أية قيود في هذا الشأن.

النقل بالسكك الحديدية:

صيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية – الخدمات المساعدة بأسلوبي توريد 2 ، 3 وتحديد الأسباب التي قد تدعو إلى وجود أية قيود في هذا الشأن.

خدمات نقل أخرى:

يتوقف نشاط هذه الخدمات وأهميتها على الموقع الجغرافي للدولة أو الدول الأعضاء وهناك 28 دولة عضو تقدمت بالتزامات في الخدمات المساعدة، و 6 في خدمات النقل النهري الداخلي، 8 في خدمات أخرى. وتهدف المقترحات الحالية إلى تغطية مجالات النقل النهري الخدمات المساعدة لكافة مجالات النقل – خدمات نقل أخرى.

والمنهج المقترح في مجال هذه الخدمات قد يتطلب الانتظار لمعرفة التقدم المحرز بالنسبة لخدمات النقل الأخرى، وبصفة عامة فإنه من المطلوب:

- إعطاء اعتبار لتقديم التزامات – بالنسبة لجميع الأعضاء – لمجالات التوريد 1، 2، 3 بالنسبة للخدمات المساعدة مع إعطاء التبريرات اللازمة لتوضيح أية قيود تفرض في هذا الشأن.
- أسلوب (4) في توريد الخدمات (انتقال الأفراد) وتقترح المجموعة المزيد من المباحثات لتحسين وتسهيل حركة الأشخاص الطبيعيين عبر الحدود.
- من الممكن أن تتطور المقترحات في مجال النقل النهري الداخلي مع التوسع في مجالات النقل متعدد الوسائط.

ثانياً – اليابان:

يمــثل تحريــر خدمات النقل البري أهمية كبيرة ليس فقط لموردي الخدمة ولكن أيضـــاً لمنتجي السلع الذين تمتد أنشطتهم خارج الحدود، وهناك حاجة ماسة إلى تحرير تلــك الخدمات، وتتوقع اليابان أن تتم مناقشة البنود التالية مع الأمل في تحسين موقف كل منها:

- القيود على مساهمة رأس المال الأجنبي.
- القيود على الشكل القانوني.
- القيود على النفاذ إلى الأسواق.
- القيود الكمية.
- القيود على إجراءات الدخول الرسمي للأفراد عبر الحدود.
- الإجراءات التي تعطي أفضلية لبعض موردي خدمات النقل البري.
- مطلوب إجراءات تفتقر إلى أهداف واضحة – الحياد – الابتكار.

ثالثاً – سويسرا:

هــناك أهمــية كبــيرة لسلاسل التموين وإدارة اللوجستيات والتي من المنتظر أن يكــون لهــا دور رئيســي فــي مــنظومة التجارة الدولية، ومن الأهمية بمكان توافر المؤسســات المتخصصـــة في تنظيم أعمال النقل على أسس متكاملة وبأسلوب فعال. ويشــير الوضــع فــي منتصف 2001 (مــايــو 2001) على أن حوالي 40 دولة قد تقدمت بالتزامات في نشاط خدمات النقل إلا أن الالتزامات المقدمة تتسم بعدم التجانس وبــالذات فــيما يخص بند الخدمات المساعدة (H) وهناك ثلثا هذا العدد لم يتقدموا بأية الــتزامات فــي هــذا البند، ونصف الباقي (معظمهم دول متقدمة وعلى طريق التقدم) تقدموا بالتزامات بالنسبة لجزء بسيط من إجمالي أنشطة الخدمات المساعدة.

وبالتالــي فــإن الالتزامات المقدمة هي في الغالب جزئية وتحتوي على كثير من الاســتثناءات، وتمثل هذه الأمور مشاكل لا حصر لها بالنسبة للشركات التي تعمل في

الخدمات الدولية للنقل. وترى سويسرا أن إلغاء الحواجز أمام الخدمات المساعدة لكافة أنماط النقل سيكون له مردود إيجابي على التجارة العالمية بصفة عامة.

وكثـــيرا ما يجد متعهدو النقل مشاكل في الوصول إلى الأسواق تتمثل في حواجز فنـــية مـــثل ضرورة الحصول على ترخيص للعمل داخل الحدود الوطنية باشتراطات يصـــعب الوصـــول إلـــيها مما يضطر هؤلاء المتعهدين من عمل تحالفات مع شريك محلي، الأمر الذي يقلل من قدرتهم على المناورة ويقلل من فعالية وكفاءة العمل.

وفـــي أحيان أخرى تلزم بعض الدول متعهدي النقل الأجانب بإيداع مبالغ ضخمة كأمانات لضمان سير العمل تفوق بكثير ما يطلب من المتعهدين الوطنيين، ويؤدي هذا التمييز إلى مشاكل كبيرة وبالذات بالنسبة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

وفـــي النهاية فإنه بالرغم من الاعتراف بأن الخدمات المساعدة المرتبطة بوسائل الـــنقل كل على حدة قد تطورت بدرجة كبيرة إلا أن الأمر يختلف بالنسبة للوجستيات النقل متعدد الوسائط.

وتقـــترح سويســـرا تطورات جذرية في الالتزامات الخاصة بالنفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية للخدمات المساعدة المساندة لكافة أنماط النقل.

العروض المقدمة بالنسبة للخدمات المساعدة في نشاط النقل:

تداول البضائع: الشحن والتفريغ – تداول الحاويات – خدمات تداول أخرى.

أعمـــال التخزيـــن: خدمات التخزين – التخزين المبرد – خدمات تخزين الصب السائل والغاز – خدمات تخزين أخرى.

خدمات وكلاء النقل: وكلاء نقل البضائع – سماسرة النقل – متعهدو النقل.

خدمات أخرى: خدمات مساعدة وخدمات مكملة أخرى.

رابعاً – (كولومبيا) : النقل البحري:

إن المعنى الحقيقي لتحرير خدمات النقل البحري يجب أن ينعكس في تقليص دور الاحتكارات التي تثبت النوالين ومعدلات تردد السفن لكي تتمكن من رفع مستوى الخدمة وخفض التكاليف، كما يجب أن تسعى المباحثات إلى إلغاء القيود بالنسبة لبدء ممارسة النشاط.

إن الأعمدة الثلاث التي تقوم عليها خدمات النقل البحري هي:

- النقل البحري الدولي (ركاب – بضائع بخلاف الرحلات الداخلية).
- خدمات مكملة للنقل البحري.
- الوصول إلى واستخدام تسهيلات الموانئ.

ويجب أن ينعكس هذا التقسيم بهذا الأسلوب على جداول الالتزامات المقدمة من مختلف الدول.

خامساً – (هونج كونج – الصين) : اللوجستيات

تبلغ التكلفة الكلية للوجستيات حوالي 20% من التكلفة الكلية للإنتاج في الدول المتقدمة وأكثر من ذلك بالنسبة للدول النامية.

ولإمكان تحرير خدمات اللوجستيات فلابد من بناء منظومة متكاملة للخدمات المرتبطة باللوجستيات والتي تتكون من:

- خدمات نقل البضائع.
- خدمات تداول البضائع.
- خدمات التخزين.
- خدمات متعهدي ووكلاء النقل.

- خدمات محطات الحاويات.
- خدمات إدارة المخزون.
- خدمات أوامر الإنتاج.
- خدمات تخطيط الإنتاج.
- خدمات مراقبة الإنتاج.

وتقـــع هـــذه الأنشطة ضمن مجموعة مختلفة من قطاعات الخدمات منها خدمات الـــنقل الجوي، خدمات الاستشارات الإدارية وخدمات الأعمال الأخرى. وتطلب هونج كونـــج مـــن الـــدول الأخرى مراجعة هذه البنود مع إمكانية حذف أو إضافة أية بنود أخـــرى، وكذلك لوائحها مع التقسيمات الفرعية المختلفة لكل من القطاعات الأحد عشر الواردة في الاتفاقية.

سادساً (كوريا) – النقل البحري:

يقـــوم النقل البحري دولياً بنقل حوالي 80% من التجارة الدولية، كما يقوم بالنسبة لكوريـــا بنقل حوالي 99.7% من حجم تجارتها الخارجية ومازالت جداول الالتزامات التي تقدمت بها كوريا في عام 1966 سارية المفعول.

وتمـــثل خدمات النقل البنية الأساسية لتحرير التجارة بصفة عامة بشقيها الخدمي والسلعي كما تمثل الالتزامات التي قدمت من مختلف الدول نسبة متدنية للغاية.

وتـــود كوريـــا من مجلس التجارة في الخدمات وضع أسس الإطار العام للخدمات الخاصة بخدمات النقل مع وضع جدول زمني للانتهاء منها.

ومن المطلوب أن تتناول المباحثات القضايا التالية:

- القيود على مشاركة رأس المال الأجنبي.
- القيود على إنشاء فروع (مكاتب) للشركات الناقلة الأجنبية.

- المعاملة التمييزية ضد السفن الحاملة لعلم أجنبي.
- قيود على استخدام الوكلاء الملاحين.
- المعاملة التمييزية في ضرائب ورسوم الموانئ.
- المعاملة التمييزية في خدمات الموانئ ضد السفن الأجنبية.

سابعاً – (شيلي) : النقل البحري

ركــزت شيلي في مذكرتها على خدمات النقل البحري نظراً لما يحتله من أهمية بالنســبة لها حيث يتم نقل 90% من تجارتها الخارجية بالنقل البحري. ومن هنا تبرز أهمية تحرير خدمات هذا القطاع إذ إنه يعاني من مشاكل خاصة مثل:

- قيود على مساهمة رأس المال الأجنبي.
- قيود بضرورة تعيين وكلاء محليين.
- قيود بالنسبة لإنشاء مكاتب نقل كفروع لشركات أجنبية.
- قيود بالنسبة لنقل وتداول البضائع الخاصة بالمؤسسات الحكومية.
- قيود على الرحلات المكملة للرحلات الدولية.
- إجراءات تفصيلية للسفن حاملة العلم الوطني.
- عــدم المســاواة فــي الوصول إلى الموانئ وإلى الأرصفة ورسوم الخدمات المختلفة.

مــن الأهمــية بمكان أن تقتصر القيود على النواحي غير التجارية مثل الأمان – التجانس الاجتماعي.

ثامناً – (استراليا):

تؤكــد اســتراليا علــى أهمية تحرير خدمات النقل البحري – وخلال المناقشات التسويقية فإن استراليا تركز على المواضيع التالية والمرتبطة بالنفاذ إلى الأسواق وهي من شقين بالنسبة لأساليب التوريد:

أ- قيود على الوجود التجاري:

- قيود على دخول رأس المال الأجنبي.
- متطلبات المشاركة مع رأس المال الوطني.
- متطلبات لقيام شركات مشتركة J.V.
- كثـير من النواحي القانونية والتنظيمية بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي في هذا المجال من الخدمات.

ب - قيود على النفاذ إلى الخدمات الدولية للنقل البحري:

- قـيود علـى اسـتخدام للبضـائع المنقولة على بعض المحاور التي تخضع لاتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف.
- المعاملة التمييزية لبعض مقدمي الخدمات من بعض مجموعات من الدول في إطار إتفاقيات ثنائية أو إقليمية أو دولية.
- قـيود علـى تحمـيل البضائع التي تستوردها المؤسسات الحكومية على سفن تحمل العلم الأجنبي واقتصارها على السفن حاملة العلم الوطني.
- معاملة تمييزية ضد السفن الأجنبية فيما يخص الضرائب والرسوم.

يتطلب الأمر:

- إزالة كافة المعاملات التي تميز بين مورد خدمة وآخر.
- إزالة كافة القيود غير الجمركية والقيود التي لا تسمح بالمنافسة الحرة.

تاسعاً - (النرويج):

يمـثل النـقل الـبحري أهمية كبيرة للنرويج وتبلغ عائداته حوالي نصف عائدات الـنرويج مـن مختلف تجارة الخدمات الدولية. وقد تقدمت النرويج وحوالي 30 دولة أخـرى بالـتزاماتها فـي هذه الخدمات وتعكس الالتزامات التي تقدمت بها الأسلوب التحرري الذي تنتهجه النرويج في المعاملات الدولية.

إضافة إلى ذلك فإن هناك حوالي 65 ألف عامل يعملون في هذه الخدمات نصفهم على الأقل من دول نامية.

وهناك أهداف رئيسية تسعى إليها النرويج من خلال المباحثات القائمة:

- تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN ما أمكن على كافة الدول.
- مـــن المطلــوب أن تكون هناك التزامات حقيقية بتحرير هذا القطاع من أكبر عدد من الدول الأعضاء.
- إلغاء الاستثناءات الخاصة MFN ما أمكن.
- وتتقدم النرويج بالمقترحات التالية بالنسبة لبند معاملة الدول الأولى بالرعاية:
- النصـــوص الواردة في الاتفاقيات الثنائية الخاصة بموضوع استثناءات MFN يطبق عندما تأخذ كل منها إجراءات خاصة بالاستثناءات.
- لا يحق للدولة التوسع في هذا البند.
- يجـــب ألا تمثل قاعدة استثناءات MFN أساسا لكي تقوم الدول الأخرى بعمل مماثل.
- حث الدول على إلغاء كافة هذه الاستثناءات ما أمكن.

2- المقترحات في مجال النقل:

تقدمـــت بعـــض الـــدول الأعضـــاء في المنظمة إلى مجلس التجارة في الخدمات بمجموعـــة مـــن المقترحات بشأن مفاوضات GATS 2000 في مجال النقل. ويوضح الجدول التالي عدداً من مشروعات التحرير التي تقدم بها الأعضاء إلى مجلس التجارة فـــي الخدمـــات في إطار جولة مفاوضات 2000 لتحرير التجارة في الخدمات، وتشير هـــذه المقـــترحات فـــي مجملهـــا أن الجانب الأكبر منها يتصل بتحرير خدمات النقل الـــبحري، حيث قدم بشأنه ستة مقترحات من إجمالي تسعة مقترحات، مقابل مقترحين مقـــترح بشـــأن الـــنقل الجـــوي، ومقـــترح واحد حول الخدمات المكملة، وتمثل تلك

المقترحات إضافات لمطالب وعروض الأعضاء في مجال التجارة في الخدمات وكذلك جـداول التزاماتها القائمة، وبما تحتوي عليه من خدمات نقل والخدمات المكملة لكافة أنماط النقل.

قطاع النقل / القطاع الفرعي	الدولة / مجموعة الدول	التاريخ
خدمات النقل البحري	استراليا، كندا، تشيلي، الصين، قبرص، جمهورية التشيك	2003/3/3
النقل البحري	كولومبيا	2001/11/27
النقل الجوي	كولومبيا	2001/11/27
مذكرة إيضاحية في النقل البحري	سكرتارية مجلس التجارة في الخدمات	2001/10/4
خدمات النقل البحري	استراليا	2001/10/1
خدمات النقل الجوي	نيوزيلاند	2001/6/26
خدمات النقل البحري	كوريا	2001/5/11
النقل البحري	الاتحاد الأوربي، هونج كونج، اليابان	2000/10/6
الخدمات المكملة لكافة أنماط النقل	سويسرا	2001/5/4

3- المطالب المبدئية للولايات المتحدة في مفاوضات GATS 2000:

(نموذج خدمات النقل)

أ- مقدمة:

تقدمت الولايات المتحدة إلى مجلس التجارة في الخدمات بتاريخ 31 مارس 2003 بقائمة مطالب تضمنتها مجموعة من الجداول، وطلبت إلى المجلس إعادة إرسالها إلى الدول الأعضاء في المجلس.

وتشـــير مقدمـــة المطالـــب الأمريكية المبدئية إلى أنها تقترح مجموعة الالتزامات المبينـــة فـــي الجـــداول المرفقة لكي تجري حولها المفاوضات انطلاقا من عدة حقائق أهمهـــا: أن الـــتزامات الـــدول فـــي المفاوضات التالية هي من أجل التدرج إلى أعلى مســـتويات الـــتحرير وفعالـــية الوصـــول إلى الأسواق، وكذلك حقيقة كون الالتزامات الأمريكية القائمة في ظل GATS تعد من أكثر مستويات النفاذ الفعال إلى الأسواق.

وينطـــبق عـــرض الولايـــات المتحدة فقط على الخدمات المتاحة لمشاركة القطاع الخـــاص مـــا لـــم ينص على خلاف ذلك صراحة في الجداول المرفقة، كما لا تتضمن الحـــق فـــي التملك أو الاستثمار في الخدمات التي تخضع للتوريد تحت مظلة الاحتكار الحكومـــي بمـــا فيها أي من القطاعات / القطاعات الفرعية التي يغطيها هذا العـــرض وذلك إعمالاً لنص (المـــادة 1 فقرة 3a,b).

ويؤكـــد العـــرض الأمريكـــي علـــى أنها سوف تستمر في تقديم وتطبيق القوانين اللازمـــة لحمايـــة المســـتهلك والصحة والأمان والبيئة، وكذلك اتخاذ ما تراه ضرورياً لحماية مصالحها الأمنية الأساسية، وسوف تنظر الولايات المتحدة في تطبيق التزامات جديـــدة فـــي ظـــل GATS بشـــأن الشفافية في تنظيمات الخدمات إذا كان الأعضاء الآخـــرون علـــى اســـتعداد لعمل نفس الشئ. ولهذا يؤكد مطلب الولايات المتحدة على استعدادها للعمل في هذه القضايا على أساس ثنائي وباتباع منهج مفاوضات المطالب – العـــروض. وفـــي نفس الوقت تحتفظ الولايات المتحدة لنفسها بالحق في سحب وتعديل وتخفـــيض هـــذا العـــرض قبل انتهاء المفاوضات. أيضاً فهي تحتفظ بالحق في إجراء تغييرات فنية في العرض وتصحيح أي أخطاء.

وفيما يلي نتناول عروض الولايات المتحدة في كل من الالتزامات العامة (الأفقية) والالـــتزامات المحـــددة فـــي مجـــال النقل والاستثناءات بالنسبة لشروط الدولة الأولى بالـــرعاية حيث أنها كما سبق الإشارة إليه تعد من أكثر المستويات فعالية للوصول إلى الأســـواق ولكن سيلاحظ أيضاً أنه بالرغم مما تمثله هذه الالتزامات من درجة عالية في فـــتح الأسواق أمام موردي الخدمة الأجانب إلا أنها في مجال أنشطة النقل المختلفة لم تـــتقدم إلا بقدر محدود من الالتزامات ولم تطرق باب النقل البحري نظراً لما يمثله هذا النشاط من أهمية كبيرة للاقتصاد الأمريكي وما يحظى به من رعاية ودعم.

ب- الالتزامات العامة الأفقية:

تنطـــبق هـــذه الالتزامات على كافة القطاعات وهي خاصة بأربعة عناصر ومن الممكن اختصار الجداول المقدمة على النحو التالي:

الالتزامات	القيود على النفاذ إلى الأسواق	القيود على المعاملة الوطنية
1- الدخـــول والإقامة المؤقتة للأشخاص الطبيعيين	1- رجال بيع الخدمات: أشخاص لا يقطـــنون داخـــل الولايات المتحدة ولا يتلقون تعويضات مـــن داخلهـــا (دخولهم بصفة مؤقتة لفترة 90 يوما) 2- **المديـــرون:** المســـئولون عن التوجيه. **التنفـــيذيون:** وضـــع الأهـــداف والسياسات. **المتخصصـــون:** يمـــتلكون المعرفة والمراقبة. يكـــون دخـــول الأفراد مقيداً بفترة ثـــلاث ســـنوات مع إمكانية التجديد لعامين آخرين. والأشخاص المشاركون في التأسيس عارضو الأزياء والوظائف العامة . (يكون الدخول لفترة ثلاث سنوات).	
2- تملك الأراضي	3- لا توجد قيود	3- تقـــيد الحكومـــة بـــيع الأراضـــي المملوكة فيدراليا للمواطنيـــن الأمريكيين (لا ينطـــبق علـــى الشـــركات المملوكة للأجانب وذلك في ظل قوانين أمريكية). - يكـــون تملـــك الأراضي الصحراوية المتعقلة بأموال فيدرالـــية قاصـــرا علـــى الأمريكيين
3- المقاييس الضريبية	1، 2، 3 لا يوجد 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في الالتزامات العامة	1، 2، 3، 4 لا يوجد
4- الدعم	1، 2، 4 لا ينطبق 3 لا يوجد	1، 2، 3 لا ينطبق 4 لا يوجد

ملاحظة: لا ينطبق = (غير متاح لمورد الخدمة الأجنبي).

ج- الالتزامات المحددة في مجال النقل:

القطاع	القيود على النفاذ إلى الأسواق	القيود على المعاملة الوطنية
قطاع خدمات النقل: 1- النقل بالسكك الحديدية خدمات نقل الركاب (ما عدا القطارات فائقة السرعة) خدمات نقل البضائع	1- لا يوجد 2- لا يوجد 3- يتعين على القطارات الأجنبية أن تسجل في فيرمونت أو ولاية مجاورة لكي تمتلك مباشرة أو غير مباشرة أسهم في شركات قطارات محلية في فيرمونت. 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزمات الأفقية	1- لا يوجد 2- لا يوجد 3- لا يوجد 4- لا يوجد
ب- صيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية	1، 2، 3 لا يوجد 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزامات الأفقية	1، 2، 3، 4 لا يوجد
2- النقل البري على الطرق 3- نقل الركاب نقل البضائع (سواء ذات منشأ أو مقصد خارج أمريكا)	1، 2، 3 لا يوجد (كانت هناك قيود حتى 1/1/ 2001). 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزامات الأفقية	1، 2، 3 لا يوجد (كانت هناك قيود حتى 1/1/ 2001) 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزامات الأفقية
4- صيانة وإصلاح معدات النقل	1- لا ينطبق 2، 3- لا يوجد 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزامات الأفقية	1- لا ينطبق 2، 3، 4 لا يوجد
5- خدمات مكملة بيوت السمسرة الجمركية (التخليص الجمركي)	1- لا ينطبق 2- لا يوجد 3- يجب أن تورد الخدمة من قبل مؤسسة أو شريك ويلزم الحصول على ترخيص لمزاولة العمل وهذا الترخيص قاصر على الأمريكيين. 4- لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جدول الالتزامات الأفقية	1- لا ينطبق 2،3،4 لا يوجد

د- الاستثناءات بخصوص الدولة الأولى بالرعاية MFN:

القطاع / القطاع الفرعي	وصف المقياس الذي لا يتسق مع المادة (2)	الدول التي ينطبق عليها المقياس	المدة المستهدفة	الظروف التي توجد الحاجة للاستثناء
خدمات النقل: النقل على الطرق	للولايات المتحدة حق التصرف في تقييد إصدار تصاريح شاحنات لأشخاص من دول مجاورة على أساس المعاملة بالمثل. حيث يسمح قانون إصلاح التنظيمات للرئيس بإلغاء أو تعديل قرارات وقف النشاط وفقاً للمصلحة العليا، حيث يكون مسموحاً بتشغيل الشاحنات أو عبر الحدود في المناطق المحددة	كندا والمكسيك	غير محددة	الحاجة إلى سلطة لفرض قيود على إصدار تصاريح جديدة شاحنات لأفراد من دول مجاورة على أساس المعاملة بالمثل.

ملاحظة :

تناولت الاستثناءات العامة المقدمة من الولايات المتحدة ما يلي:

حركة الأشخاص الطبيعيين: تأشيرات الإقامة لغير المهاجرين بالنسبة للدول التي ترتبط بأمريكا بمعاهدات أو الدول التي ينص عليها القانون الأمريكي وعدم امتداد هذه التسهيلات إلى دول أخرى لفترات زمنية غير محددة.

المقايـيس الضريبية : المعاملة التفضيلية في ظل مقاييس الضريبة المباشرة على المستوى الفيدرالي.

استخدام الأراضي: المعاملة بالمثل.

4- موقف بعض الدول من مبادئ الاتفاقية GATS:

أوضحت بعض الدول في اجتماعاتها مع منظمة التجارة العالمية الأخير (ديسمبر 1998) موقفها بالنسبة لأربعة بنود رئيسية خاصة بالاتفاقية. وقد كانت ردود بولندا من التفاصيل بما يعطي بعداً عن الأوضاع السائدة في أوربا بالنسبة لدور وزارة النقل وعلاقتها مع مختلف الجهات العاملة، وقد يكون من المفيد مراجعة موقف بولندا للتعرف على بعض مهام وزارات النقل في الدول الأوربية والقيود القائمة بالرغم مما يبدو على السطح من أن قطاع النقل البري على الطرق هو أكثر تحرراً في أوربا عنه في دول الشرق الأوسط، وقد كانت هناك خمسة أسئلة رئيسية موجهة من منظمة التجارة العالمية (WTO) إلى مختلف الدول على النحو التالي:

- ما الجهات الحكومية (أو غير الحكومية) المسئولة عن القواعد التنظيمية (Regulations).
- هل هناك أية قيود فيما يخص تطبيق مبدئي الشفافية، والدولة الأحق بالرعاية (MFN–Transparency).
- ما القيود القائمة بالنسبة للنفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية (Access to National Treatment–Market).
- هل هناك أي قيود أخرى فيما يخص مجالات الترخيص – المواصفات الفنية – المؤهلات والتي تحد من التعامل في هذا القطاع.
- هل هناك أية قيود تحد من تقديم خدمات النقل خارج البلاد (تصدير الخدمات).
- ومن خلال الردود التي وردت للمنظمة كانت ردود الحكومة البولندية أكثر شمولاً ومن هنا نعرضها كما وردت في تقرير المنظمة.

ردود الحكومة البولندية:

القواعد التنظيمية:

- منح الترخيص للنقل البري للبضائع والركاب من سلطة وزارة النقل.

- منح الترخيص للنقل البري المحلي للبضائع والركاب من سلطة إدارات الحكم المحلي.
- مــنح ســلطة تقديم خدمات السكك الحديدية من السلطة المخولة لرئيس هيئة السكك الحديدية بتفويض من وزير النقل.
- يعطي الوزير نوعين من الترخيص (السكك الحديدية):

الأول: خاص بأعمال التشغيل.

الثاني: لإدارة خطوط السكك الحديدية.

مبدأ الشفافية:

- لم تتقدم بولندا بأية التزامات فيما يخص خدمات النقل البري على الطرق.
- تقوم الشركات بأعمالها في هذا المجال بناء على الترخيص الممنوح لها طبقا للقانون وبالشروط الواردة في الاتفاقات الثنائية.
- تساهم بولندا في نظام الحصص المعد بمعرفة وزراء النقل في الدول الأوربية Ministerial Quota System of Europe Conference of Ministers. The System constitutes a multilateral form of Regulation of road Transport Market ويعــد هــذا النظام بمثابة أحد عناصر التنظيم متعدد الأطراف لسوق النقل البري للبضائع على الطرق في أوربا (للأطراف المتعاقدة).

الوصول إلى الأسواق والمعاملة الوطنية:

- يحظــر في بولندا قيام أي ناقل أجنبي بنقل بضائع أو ركاب بين نقطتين داخل الأراضي البولندية (يسمى هذا الأمر Cabotage)
- يســتلزم الأمــر الحصول على ترخيص خاص من وزارة النقل للسماح بهذا النشاط.

القيود الأخرى التي تحكم العمل في نشاط النقل البري:

على الشركات التي تتقدم للحصول على ترخيص للقيام بنشاط النقل البري الدولي أن يتوافر بها عدة اشتراطات:

- ثلاث سنوات خبرة (على الأقل) في مجال خدمات النقل البري الداخلي.
- إثبات عدم ارتكاب أية مخالفة من النواحي المالية، الأمان على الطرق، الامتلاك، المستندات.
- أن يكون لدى الشركة رصيد مالي يعادل ثلاثة آلاف يورو لكل مركبة أو مائة وخمسين يورو لكل طن من الحمولات القصوى / عدد المقاعد لكل مركبة.

بالنسبة للشركات التي تتقدم للحصول على ترخيص للقيام بأعمال نقل الركاب الداخلي أن تتقدم بما يلي:

- إثبات مستندي بالحصول على المؤهلات المهنية المطلوبة.
- إثبات عدم التعرض لأية مخالفات من النواحي: المالية، الأمان، القواعد المرورية، الصحة العامة وحياة الأفراد، الأملاك، المستندات (Documents).
- أن يكون لدى الشركة رصيد مالي يعادل ثلاثة آلاف يورو لكل أتوبيس أو مائة وخمسين يورو لكل مقعد من إجمالي مجموع المركبات التابعة لها، وذلك طوال فترة سريان الترخيص.

أما بالنسبة للحكومة اليابانية:

كانت هناك حتى عام 1996 قواعد تنظيمية لإيجاد توازن بين العرض والطلب في بعض أنشطة قطاع النقل (Supply-Demand Control Regulation in Some Transport Activities) وقد تم إلغاء القرار المقيد منذ ذلك التاريخ. وتتم حالياً مناقشات بين مختلف الجهات في مجلس سياسات النقل الياباني (Council for Transport Policy) للبحث عن الصيغة الفعالة اللازمة لتطبيق هذا القرار.

قدمت اليابان التزامات في:

- صيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية.
- إيجار معدات السكك الحديدية (لنقل البضائع) على أن يكون المشغل من هيئة السكك الحديدية.
- لا توجد قائمة بالنسبة MFN أو النفاذ إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية إلا في حالات الطوارئ فتتخذ إجراءات وقائية كفيلة على الحفاظ على مصلحة البلاد على النحو التالي: Safeguard Measures
  - قيود على عدد موردي الخدمات (Service Suppliers).
  - قيود على عدد المشغلين (Service Operators).
- قيود على مستوى الخدمات التي تؤدى.

5 – أهمية الرد البولندي:

يعتبر النموذج البولندي في تنظيم أعمال النقل من النماذج المفيدة للغاية فيما يخص الالتزامات التي قد تتقدم بها بعض الدول العربية في خدمات النقل البري. ويلاحظ أن وزارة النقل في بولندا تعطي ترخيصاً خاصاً بممارسة أعمال النقل البري الدولي يختلف عن التصريح الخاص بممارسة نشاط النقل بصفة عامة داخل البلاد. ومن المفيد للغاية بالنسبة للدول العربية دراسة الأخذ بهذا المبدأ علماً بأن هناك بعض دول في المشرق العربي (تونس – المغرب) تأخذ بهذا الأسلوب، كما تضع شروطاً واضحة بالنسبة لقيام أية مؤسسة بهذا النشاط حيث إنه ليس من المهم فقط امتلاك الأسطول، بل من المهم أيضاً الخبرة وأسلوب ونظام التشغيل.

إضافة إلى هذا فقد منعت بولندا قيام المشغل الأجنبي في مجال النقل الدولي البري بأية أنشطة في مجال النقل الداخلي ووضعت قيوداً واضحة بالنسبة لإمكانية السماح بمثل هذا النشاط ومن المعلوم أن هذه تمثل أحد المشاكل الرئيسية في كافة الدول العربية ويستلزم معالجتها والأخذ بالأساليب التي تتبع في الدول الأجنبية.

وبالرغم مما يبدو من أن معظم الدول العربية لم تتقدم بأية التزامات تذكر في مجال النقل الطرقي أو السككي فإن هناك مجالات كثيرة من الممكن الاستفادة منها في تطوير هذا القطاع داخلياً مع وضع القيود اللازمة التي تحفظ حقوق الشركات والمؤسسات الوطنية العاملة في هذا المجال.

6- الاستثناءات من المادة الثانية (MFN) في خدمات النقل:
(معاملة الدولة الأولى بالرعاية)

تقدمت معظم الدول باستثناءات في هذه المادة II من الاتفاقية، ونظراً لأهمية هذا الموضوع فسنحاول هنا استعراض المعالم الرئيسية لهذه الاستثناءات من مجموعات مختلفة من الدول الأعضاء في المنظمة بما في ذلك بعض من الدول العربية.

6-1 مجموعة دول أمريكا اللاتينية:

أ - **المجموعة الأولي:** البرازيل - الأرجنتين - أورجواي - بارجواي - بوليفيا - بيرو - شيلي.

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II :

تمنح المعاملة الوطنية لموردي الخدمات من الدول الموقعة على اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1977، وكذلك الدول التي معها اتفاقات ثنائية.

المدة: غير محددة

أسباب الاستثناء : لتسهيل خدمات النقل بين الدول المجاورة في "القرن الجنوبي" وعلى أساس تبادل المنافع بين مختلف موردي خدمات هذه الدول.

ب - **المجموعة الثانية:** مجموعة دول "أنديين" Andean Group (كولومبيا):

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

تمنح دول هذه المجموعة معاملة تفضيلية في مجال النقل البري للبضائع .

المدة : غير محددة.

أسباب الاستثناء: حماية إجراءات التكامل الإقليمي بين دول المنطقة.

ج – **المجموعة الثالثة:**

كوستاريكا – السلفادور – جواتيمالا – هنداروس – نيكاراجوا.

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

يمنح ترخيص نقل الركاب بأجر "فقط" للشركات الوطنية أو المؤسسات التي يساهم فيها رأس المال الأجنبي من أي من دول أمريكا الوسطى بما لا يقل عن 60%.

المدة: غير محددة.

أسباب الاستثناء: التعاون مع دول المنطقة في إطار التكامل لدول أمريكا الوسطى.

6-2 الولايات المتحدة الأمريكية:

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

للحكومة الأمريكية الحق في تحديد تصاريح الترخيص للشاحنات على أشخاص من الدول المجاورة وعلى أساس المعاملة بالمثل – ويجيز قانون النقل لعام 1982 للرئيس الأمريكي سحب الترخيص إذا ما كان ذلك في صالح الدولة – وتصدر تصريحات النقل عبر الحدود.

الدول التي ينطبق عليها الإجراء: المكسيك – كندا.

المدة: غير محددة.

أسباب الاستثناء: الحاجة للحصول على موافقة السلطة اللازمة لسحب الترخيص، أو عدم إعطاء تصاريح جديدة لتقديم خدمات النقل داخليًا أو عبر الحدود على أساس المعاملة بالمثل.

6-3 بعض الدول العربية:

مصر – الأردن – تونس – المغرب

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II : يقتصر توريد النقل البري بمعرفة مورد الخدمة الأجنبي عبر الحدود من أو عبر أراضي البلاد على المركبات المسجلة في دولة ترتبط معها باتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف وسارية المفعول.

الدول : دول الجامعة العربية – الدول المرتبطة باتفاقيات ثنائية.

المدة : غير محددة.

أسباب الاستثناء: تنمية التجارة العربية البينية وتسهيل حركة انتقال المواطنين العرب بين مختلف الدول العربية كما هو وارد في ميثاق إنشاء جامعة الدول العربية.

6-4 المجموعة الأوروبية:

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

البنود الواردة في الاتفاقيات الحالية والمستقبلية في مجال النقل الدولي (بري – سككي – مشترك – ركاب – بضائع) والمعدة بمعرفة المجموعة الأوروبية أو بين دولها وطرف ثالث والتي تحدد توريد خدمات النقل بين الدول المتعاقدة وغيرها على الشاحنات المسجلة في الدول الأعضاء. وكذلك أية إعفاءات من الضرائب بالنسبة لهذه المركبات. من الممكن عدم السماح لموردي الخدمة من الدول التي لا تسمح لموردي الخدمة الوطنية بالنفاذ إلى الأسواق.

المدة : غير محددة.

الدول: سويسرا – دول شرق ووسط وجنوب أوروبا – دول الشرق الأوسط.

أسـباب الاسـتثناء: الاستثناء مرتبط بخصائص المنطقة فيما يخص خدمات الـنقل الـبري بالعبور، الحاجة لتأكيد النفاذ إلى الأسواق على أساس المعاملة بالمثل.

6-5 دول أوروبية أخرى:

الإسكندنافية – شرق ووسط أوربا – سويسرا

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

البـنود الـواردة في الاتفاقيات الحالية والمستقبلية، الثنائية ومتعددة الأطراف والخاصة بالنقل البري الدولي والنقل المشترك والتي تحدد توريد الخدمات من وإلـى وعـبر أراضي الدولة على المركبات المسجلة في الدول الأعضاء في هذه الاتفاقيات وكذلك البنود الخاصة بالإعفاءات الضريبية.

المدة : غير محددة.

الدول: كافة الدول المرتبطة باتفاقيات دولية أو ثنائية.

أسـباب الاستثناء: تنمية التبادل التجاري بين مختلف الدول الأعضاء في هذه الاتفاقيات.

6-6 تركيا:

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

من الممكن أن تخفض الضرائب على شركات النقل الأجنبية أو تلغى تمامًا أو تـزداد إلـى الضعف وعلى أساس المعاملة بالمثل. كذلك الأمر بالنسبة للنقل الثنائـي والنقل العابر وعلى أساس المعاملة بالمثل. يتم تطبيق معاملة مختلفة أو وضـع بنود تشغيل أو أجور نقل مختلفة للبضائع ووسائل النقل وذلك على أسـاس المعاملـة بالمثل. يتم منح معاملة تفضيلية بالنسبة للتصاريح والأجور والاستثناءات وعلى أساس المعاملة بالمثل .

الدول التي ينطبق عليها الاستثناء: كافة الدول.

المدة : غير محددة.

أسـباب الاسـتثناء: الرغـبة في توفير خدمات نقل بمستوى جيد في إطار التعاون مع الدول الأخرى.

6-7 دول آسيوية: تايلاند

الإجراء الذي لا يتمشى مع المادة II

قطـاع الخدمات: خدمات النقل الدولي للركاب – بضائع – تأجير السيارات بسائق أو بدون سائق – المعاملة بالمثل.

الـدول التـي ينطبق عليها الاستثناء: كافة الدول التي تربط تايلاند باتفاقات ثنائية أو دولية أو متعددة الأطراف.

المدة : غير محددة.

أسباب الاستثناء: المعاملة بالمثل.

ويتبيـن من هذه الاستثناءات أن جميعها تنصب في قالب واحد وهو خاص بعدم تطبيق التسهيلات الواردة في الاتفاقيات الثنائية والإقليمية على دول أخرى، وفي مجال النقل البري بشقيه طرقي وسككي فإن هذا الاستثناء بالنسبة للدول العربية ليس له قيمة عملـية حـتى أن أيـا من الدول من خارج المنطقة لها نشاط في تقديم خدمات النقل (بضائع أو ركاب) في أي من الدول العربية قد قامت بتوقيع اتفاقات ثنائية مع كل من هذه الدول إضافة إلى ذلك فإن هناك اتفاقية دولية للنقل بالعبور تغطي الأمور التنظيمية المرتبطة بهذه المنشأة.

الفصل الرابع

موقف تحليلي للالتزامات التي تقدمت بها الدول
في مجال خدمات النقل السككي والطرقي

الفصل الرابع

موقف تحليلي للالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال خدمات النقل السككي والطرقي

1 – مقدمـــة:

تعتبر دراسة الالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال تحرير خدمات النقل من الأمور ذات الأهمية للدول العربية المنضمة بالفعل أو التي في سبيلها للانضمام للمنظمة وبالذات في هذا المجال؛ نظرا لما له من علاقات متشابكة مع مختلف القطاعات الخدمية والإنتاجية الأخرى، كما أن هناك أيضا عنصراً آخر مهما وهو أن معظم الدول العربية الأعضاء لم تتقدم بعد بالتزامات تذكر في هذا المجال وسيكون لزاما عليها قريبا أن تحدد موقفها من ناحية تحرير خدمات هذا القطاع للمنافسة العالمية أمام موردي الخدمة من مختلف دول العالم .

وسيتناول التحليل البيانات المتاحة من واقع سجلات منظمة التجارة العالمية WTO من خلال موقعها الإلكتروني، وذلك خلال فترة إعداد الدراسة في يوليه 2003، كما يتناول التحليل كلا من خدمتي السكك الحديدية والنقل الطرقي. وقد تم إعداد جداول تجميعية للأنشطة التي تقدمت بها الدول الأعضاء في هذين المجالين آخذاً في الاعتبار التقسيم النوعي الذي قامت بإعداده لجنة الأمم المتحدة لأوربـــا ECE.

إن المشكلة الأساسية لا تكمن في تقديم الدولة التزاماتها في قطاع معين أو في نشاط معين من هذا القطاع من عدمه، ولكن المشكلة الأساسية تكمن في الاستثناءات التي تضعها الدولة بالنسبة لعنصرين مهمين هما:

- النفاذ إلي الأسواق Market Access
- المعاملة الوطنية National Treatment

وتنطبـق الشروط التي تضعها الدول علي أسلوب توريد الخدمـة (Modes of Supply) وهي كما سبق الإشارة إليه في جزء سابق من هذه الدراسة أربعة أساليب (عبر الحدود – الاستهلاك في الخارج – الوجود التجاري – وجود ممثلين تجاريين) .

إضافة إلي هذا، فلابد من الرجوع إلي جداول الاستثناءات التي تقدمت بها مختلف الدول وهي:

الجداول التي تتناول مجموعتين : استثناءات عامة تنطبق علي كافة القطاعات ويعبر عنهـا في جدول الالتزامات الأفقية .

استثناءات قطاعية (لكل قطاع خدمات علي حدة وهي خاصة بالإستثناءات من المادة (II) من الاتفاقية والخاصة بالدولة الأولى بالرعاية MFN.

وتوضح الجداول وصفا للإجراءات التي لا تتمشى مع هذه المادة والدول التي ينطبق عليها هذا الإجراء والمدة المتوقعة والأسباب التي تدعو إلي تطبيق الاستثناء.

وفيما يلي تفاصيل تحليل جداول الالتزامات المقدمة من مختلف الدول لهاتين الخدمتين.

2 – الالتزامات المقدمة في مجال خدمات السكك الحديدية:

تقدم عدد 32 عضوا بالتزامات في مجال خدمات السكك الحديدية ولم يكن من ضمن هذه المجموعة أي دولة عربية بالرغم من أن هناك أربع دول (مصر– تونس– الجزائر – المغرب) لديها شبكات سكك حديدية ومنضمة إلي المنظمة منذ إنشائها بخلاف الأردن والسعودية والعراق وسوريا. كما يلاحظ أيضا أنه من ضمن الدول الأفريقية تقدمت نيجيريا فقط بالتزامات لفتح المجال لتقديم هذه الخدمات .

ومن المهم، بداية، تحليل خدمات السكك الحديدية من منظور "الجاتس" وبالذات فيما يخص مجال توريد الخدمة السابق شرحه في الأبواب السابقة(Modes of Supply).

2-1 أساليب التوريد وتطبيقاتها بالنسبة للسكك الحديدية:

أ - الأسلوب الأول - (عبر الحدود):

لا يمثل هذا الموضوع أهمية تذكر بالنسبة للسكك الحديدية في الدول العربية في الوقت الحالي، حيث إن الرحلات سواء للركاب أو للبضائع تقع داخل الدولة ولكن بالرغم من هذا ففي ضوء المشروعات المستقبلية لربط بعض الدول العربية بعضها ببعض أو بعض الدول العربية بدول أخرى مجاورة (كما هو الحال بالنسبة للعراق ، وسوريا وإمكانية ربطهما مع تركيا) فإن هذا الأسلوب قد يكون له أهمية مستقبلا. بالنسبة للسكك الحديد في أوربا والتي تتميز بتدفق حركة انتقال الركاب والبضائع بين دولها فهناك العديد من الاتفاقيات التي تحكم تعاون السكك الحديدية مع بعضها البعض في مجال التشغيل المشترك للرحلات الدولية ولكن بالرغم من إصدار تذكرة موحدة لرحلة كاملة إلا أنه لم تكن هناك جهة واحدة مسئولة عن الرحلة بكاملها وبالتالي لم يكن هناك منافسة بالمعنى المفهوم بين مختلف موردي الخدمات .

إلا أنه خلال الربع قرن الأخير وبظهور نوعين من الخدمة، الأول: خاص بالركاب وهي القطارات فائقة السرعة والتي أصبحت السمة الأساسية للخدمات في أوربا، والثاني: خاص بمحاور لقطارات نقل البضائع وبما يماثل "الطريق الحر" بما يخدم سرعة حركة انتقال البضائع بين مختلف المواقع الأوربية، فقد استلزم الأمر أهمية توجه السكك الحديدية إلي العمل علي أسس تجارية سواء علي المستوي الفردي لأي مؤسسة تعمل في هذا المجال أو مستوي المجموعة. وظهرت هناك العديد من نظم العمل الجديدة مثل تنسيق السياسات التجارية – توحيد النظم المحاسبية – وذلك بهدف إمكانية تقييم أوضاع الأنشطة المرتبطة بالخدمات الدولية خارج الحدود. إلا أنه بالرغم من كل هذه الجهود فإن هناك العديد من المؤشرات التي تظهر أن العديد من مؤسسات السكك الحديدية مازالت تعاني العديد من المشاكل الفنية والتشغيلية في حالة امتداد أنشطتها خارج حدودها وبالذات في مجالات الجر الكهربائي ونظم الإشارات والسرعات أو في اختلاف أنواع السكك ذاتها وما إلي ذلك. ومن ثم فإن هناك عقبات

طبيعية تفرضها طبيعة وظروف كل مؤسسة سكك حديدية تعوق بدرجات مختلفة عنصر " عبر الحدود " وذلك بخلاف ما قد تفرضه الدولة من قيود أخرى في هذا الشأن .

ب – الأسلوب الثاني – (الاستهلاك في الخارج):

يبدو أنه لا توجد أية مشاكل أو عقبات خاصة بهذا الأسلوب فكل الدول تسعي لاجتذاب الزائرين بشتى السبل سواء كانوا للسياحة أو التعليم أم الاستشفاء أو ما شابه. وفي مجموعة الدول الأوربية بالذات فإن السياسات المتبعة هي تشجيع تحرك وانتقال الفرد من موقع إلي آخر ومن دولة إلي أخري وبالذات مجاميع الشباب والطلاب وما شابه. وهناك تخفيضات كبيرة تمنح لمثل هذه الفئات لسهولة انتقالها بين مختلف الـــدول.

جـ – الأسلوب الثالث – (الوجود التجاري):

في معظم الحالات ونظرا لطبيعة مؤسسات السكك الحديدية من كونها مؤسسات حكومية ذات طبيعة احتكارية ولكن في ضوء التغيرات التي طرأت علي العديد من السكك الحديدية في أوربا بالذات وتمكن القطاع الخاص من القيام بالعديد من مهام خدمات السكك الحديدية وبالتالي السماح لرأس المال (وطني أو أجنبي) بالمساهمة في هذا النشاط الأمر، الذي يستلزم السماح بالوجود التجاري للشركات أو المؤسسات الأجنبية التي تساهم في رأس مال السكك الحديدية الوطنية. ومن ثم فإنه من المتوقع التوسع في هذا المجال مع زيادة وانتشار مفهوم خصخصة خدمات السكك الحديدية .

د – الأسلوب الرابع – (وجود الأشخاص الطبيعيين):

هناك حركة مستمرة من الأفراد المهنيين والفنيين الذين يقدمون خدمات لسكك حديد أخري في مختلف قطاعاتها، إضافة إلي ذلك فهناك تعاقدات بين العديد من

السكك الحديدية لاستقبال خبراء وفنيين من مختلف دول العالم إضافة إلي ما يقدم لهذه السكك الحديدية من معونات فنية في شكل مجموعات من الخبراء الفنيين أو ما شابه .

2-2 تحليل الالتزامات المقدمة من الدول:

يوضح الجدول (1) أعداد مختلف الدول التي تقدمت بالالتزامات في مجال النقل بالسكك الحديدية والقطاعات التي حددتها لدخول المورد الأجنبي وهي خمسة قطاعات مختلفة طبقا للتقسيم النوعي للخدمات المشار إليه في أجزاء أخري من هذه الدراسة.

أ - صيانة معدات السكك الحديدية (CPC 8868):

ملاحظة : (لا يتضمن هذا القطاع مجالات خدمات صيانة الخطوط والسكك والجسور حيث هذه تدرج ضمن قطاع المقاولات) .

يعتبر هذا القطاع من أكثر القطاعات المتاحة لموردي الخدمة الأجانب حيث تقدمت 26 دولة من مجموعة 32 بالتزامات لفتح الأسواق أي حوالي 80% من مجموع الدول المتقدمة، كما أنه من مجموعة الالتزامات التي قدمت في كافة قطاعات خدمات السكك الحديدية وعددها 62 التزاما فإن صيانة معدات السكك الحديدية تمثل بمفردها حوالي 45 % من كافة الالتزامات، إن أعمال الصيانة للمعدات وهي كثيرة ومتعددة سواء لوحدات الجر أو العربات أو الإشارات الكهربائية أو ما شابه هي من المهام الدقيقة التي قد تحتاج إلي خبراء المصنع ولا تتعارض مع سلطة السكك الحديدية في التشغيل، ومن ثم فإنه نظرا لحاجة معظم السكك الحديدية إلي هذه الخدمات فقد انعكس ذلك علي إدراجها ضمن الالتزامات التي تقدمت بها الدول .

وقد تأكد مدي حرية العمل في هذا النشاط في مجال النفاذ إلي الأسواق وطبقا للجدول (2) فإنه لا توجد تقريبا أية قيود علي كل من أسلوبي التوريد (2) الاستهلاك في الخارج، (3) الوجود التجاري حيث إن هناك في الحالة الأولي (25) دوله من 26 دوله أعطت التزاما كاملا وفي الحالة الثانية (22) دولة أعطت هي الأخرى التزاما

كاملا – من مجموعة (26) دولة – بفتح الأسواق دون أية قيود في هذا الشأن، وكذلك الأمر بالنسبة للمعاملة الوطنية فقد أعطت ذات الدول مساواة كاملة في المعاملة الوطنية كما هو موضح في جدول (2) وحتى في الدول التي أعطت التزاما جزئيا فقد كان شرطها هو إما أن يكون هناك استثمار مشترك Joint Venture أو قيود من ناحية طاقة المورد (Capacity) .

أما بالنسبة للتوريد عبر الحدود (أسلوب1) فإن الأمر يختلف حيث إن 14 دولة لم تسمح بالنفاذ إلـــي الأســـواق، 18 دولة لم تعط الفرصة للمعاملة الوطنية؛ وذلك بسبب عدم الإمكانية الفنية (non-technical Feasibility) ولكن من ناحية أخرى ولتنسيق المواقف وفي ضوء التقدم الهائل في المسائل التقنية فإن الأمر يحتاج من الدول إلي مراجعة هذه المواقف للتأكد من ضرورة الشروط التي وضعتها لإمكانية إعطاء مزيد من الحرية والانطلاق في هذا المجال المهم من الخدمات .

ب – خدمات نقل الركاب والبضائع (CPC 7111–CPC 7112):

تقدمت 13 دولة بالتزامات في مجال خدمات نقل الركاب بينما في خدمات نقل البضائع فقد تقدمت 12 دولة فقط بالالتزامات. ومن ضمن الدول التي تقدمت بهذه الالتزامات في خدمات نقل الركاب فقد اقتصرت العديد منها علي بعض المجالات المحددة في هذه الخدمات وعلي سبيل المثال :

- اقتصرت **المكسيك** علي خدمات لنقل الركاب داخل المدن .
- بالنسبة **للولايات المتحدة** فقد استثنيت خدمات الركاب للقطارات فائقة السرعة.
- وكذلك الأمر في **البرازيل** فقد استثنيت خدمات نقل البضائع الصب السائلة والغازات ونقل البريد.

وبالنسبة للنفاذ إلي الأسواق ففي مجال نقل الركاب ألغت ست دول كافة القيود بالنسبة لتوريد الخدمات عبر الحدود (أسلوب1) وبالنسبة للاستهلاك في الخارج

(أسلوب 2) فقد ألغت معظم الدول التي تقدمت بالتزامات كافة القيود. أما الدول التي لم تسمح بالنفاذ فقد أرجعت ذلك إلي عدم إمكانية فنية، ومن ثم فإن الأمر يحتاج أيضاً إلي جهود كبيرة في تنسيق المواقف لإمكان التعاون بين مختلف الدول في هذا المجال ، أما من ناحية الوجود التجاري فإن حوالي 50% من الدول قد حررت هذا المجال كليا، والنصف الآخر (تقريبا) وضع بعض القيود علي هذا الأسلوب – وفي مجال المعاملة الوطنية فإن الصورة لا تختلف كثيرا عن النفاذ إلي الأسواق. ويلاحظ أن معظم الدول التي فرضت قيوداً كانت في مجالات التصريح بالالتزام – التعاون المشترك – قيود علي الاستثمار وقيود علي جنسيات الأفراد والتابعين للجهات الأجنبية .

جـ – خدمات الجر والدفـــع (CPC 7113):

تقدمت ست دول فقط بالتزامات في هذا المجال دون أية قيود بالنسبة للاستهلاك في الخارج ووضعت بعض القيود بالنسبة لعبر الحدود (أسلوب1) وكذلك الأمر بالنسبة للوجود التجاري وذلك علي أساس التعاون المشترك .

د – الخدمات المكملة والمساعدة (CPC 743):

تقدمت سبع دول بالتزامات بالنسبة لهذا المجال وأيضا دون أية قيود بالنسبة للاستهلاك في الخارج وبعض القيود في المجالات الأخرى (الالتزامات الأفقية – التعاون المشترك) .

2-3 الخلاصة:

بصفة عامة فإنه يبدو أن الالتزامات المقدمة في مجال خدمات السكك الحديدية ضعيفة للغاية ولا تمثل سوى حوالي 16% من مجموع الدول الأعضاء (لا تتضمن أيا من الدول العربية) وذلك في مجال صيانة معدات السكة، أما بالنسبة لخدمات نقل الركاب أو البضائع وهي الأنشطة الرئيسية لخدمات السكك الحديدية فإن عدد الدول التي تقدمت بالتزامات لا يتجـــاوز 10% من إجمالي أعداد الدول الأعضاء ، ويرجع هذا الأمر بالدرجة الأولي إلي أن السكك الحديدية في معظم دول العالم هي احتكار

لمؤسسات وطنية حكومية – هذا بالرغم من وضوح ثلاثة مجالات مهمة خارج التشغيل وهذه المجالات هي : صيانة معدات السكك الحديد – خدمات الدفع والجر والخدمات المكملة والمساعدة والتي من الممكن العمل فيها خارج إطار الاحتكار العام للمؤسسات القائمة ومن الغريب أنه بالرغم من برامج الخصخصة التي اتبعت في العديد من الدول الأوربية بالنسبة لخدمات السكك الحديدية علي مدار العشرين سنة الماضية، فإن هذا الوضع لم ينعكس علي فتح الأسواق لهذه الخدمات ولابد من تفحص هذا الأمر للتعرف علي أسبابه ومسبباته .

إن المجالات مفتوحة لمعظم دول المنطقة للتقدم بالتزامات في خدمات النقل بالسكك الحديدية والتعاون قائم بالفعل بين بعض من هذه المؤسسات وجهات أجنبية مرتبطة بقطاع أو آخر داخل السكك الحديدية، وبأساليب مختلفة سواء أكان تعاوناً مشتركاً أم وكيلاً محلياً أو ما شابه. ومن ثم فإن فتح مجال هذه الخدمات في بعض القطاعات وطبقا للشروط العامة التي تراها كل دولة علي حدة يعتبر إقرارا للأمر الواقع. وعلي العكس لابد من العمل للاستفادة بدخول موردي الخدمة الأجنبية لرفع كفاءة التشغيل وبالذات في مجال نقل البضائع.

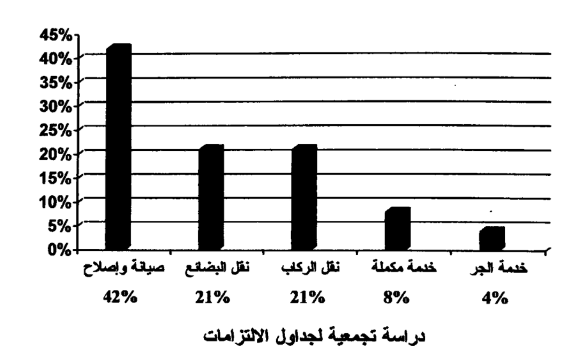
جدول (1) دراسة تجميعية لجدول الالتزامات

ملخص بالالتزامات المحددة : خدمات النقل بالسكك الحديدية

م	الدولـــــة	نقل الركاب	نقل البضائع	خدمات الدفع والجر	صيانة وإصلاح معدات السكك	خدمات مكملة ومدعمة	المجموع
		11Ea	11Eb	11Ee	11Ed	11Ee	
1	أرمينيا				●		1
2	البرازيل		●				1
3	بلغاريا				●		1
4	كندا	●	●		●		3
5	الصين		●				1
6	تايبيه	●	●		●		3
7	كرواتيا				●	●	2
8	جمهورية التشيك				●		1
9	استونيا				●		1
10	المجموعة الأوربية				●		1
11	فنلندا				●		1
12	جورجيا	●	●	●	●		4
13	المجر	●	●		●		3
14	اليابان				●		1
15	جمهورية كيرجيز	●	●		●		3
16	المكسيك	●			●		1
17	ليتوانيا				●		1
18	مقدونيا				●		1
19	مولودوفيا	●	●		●	●	4
20	نيوزيلندا	●					1
21	نيكارجوا	●	●	●	●	●	5
22	نيجيريا				●		1
	المجموع	**9**	**9**	**2**	**18**	**3**	**41**

تابع جدول (1)

م	الدولـــــة	نقل الركاب	نقل البضائع	خدمات الدفع والجر	صيانة وإصلاح معدات السكك	خدمات مكملة ومدعمة	المجموع
		11Ea	11Eb	11Ee	11Ed	11Ee	
	ما قبله	9	9	2	18	3	41
23	النرويج			●	●	●	3
24	الفلبين	●	●		●		3
25	سيراليون	●			●	●	1
26	سلوفاك				●		2
27	سلوفانيا				●		1
28	السويد				●		1
29	سويسرا	●	●	●	●		4
30	تايلاند				●		1
31	تركيـــــا	●	●				2
32	الولايات المتحدة	●	●		●		3
	المجموع	14	13	4	26	5	62
	النسبة المئوية	%21	%21	%6	%42	%8	%100



دراسة تجمعية لجداول الالتزامات

3 – الالتزامات في مجال خدمات النقل الطرقي:

3-1 مقدمـــة:

علي خلاف النقل بالسكك الحديدية فقد تقدم عدد أكبر من الدول بالتزامات في مجال النقل البري علي الطرق وصلت إلي 50 دولة ولم يقتصر الأمر علي الدول الصناعية المتقدمة بل تعداها إلي العديد من دول العالم النامي ومن ضمها تسع دول أفريقية متضمنة إحدى الدول العربية وهي المغرب. وقد تقدمت مجموعة هذه الدول بالتزامات في مختلف أنشطة النقل البري وصلت إلي 130 نشاطا تغطي مختلف القطاعات النوعية للنقل البري. ومن المهم قبل الدخول في تحليل الالتزامات المقدمة التعرف علي بعض خصائص هذا القطاع من ناحية أساليب التوريد. ويجب بداية أن نفرق بين ثلاثة أنشطة للنقل البري:

الأول: وهو النقل الدولي بين مختلف الدول أي من دولة إلى أخرى.

الثاني: هو النقل بالعبور حيث تكون الدولة معبرا فقط لوصول وسيلة النقل والبضائع من طرف إلى آخر .

الثالث: هو النقل الداخلي أي داخل الدولة .

2-3 النقل البري وأساليب التوريد:

وفيما يخص النقل الدولي بالنسبة لأسلوب التوريد للخدمات – عبر الحدود Mode I – فإنه في العادة توجد العديد من الاتفاقات الثنائية (والدولية) التي تحكم كل ما يتعلق بالنواحي الإجرائية لهذا النشاط وأسلوب التعامل الخاص به، وأصبحت الأمور مستقرة إلي حد بعيد بخصوص هذه النوعية من الخدمات وينطبق هذا الأمر سواء علي المنطقة العربية أو أية مناطق أخري في العالم، وكذلك الأمر فيما يخص النقل بالعبور، فعلى مستوى الدول العربية توجد اتفاقية النقل بالعبور تحت مظلة جامعة الدول العربية والجاري العمل بها منذ عام 1977. وعلى المستوى الدولي توجد أيضا اتفاقية دولية تسمي اتفاقية TIR وهي خاصة بالضمانات والإجراءات المطلوبة أثناء انتقال البضائع في رحلات عبر دول طرف ثالث. ويتابع هذه الاتفاقيات لجان دولية وإقليمية وثنائية مختلفة ومتعددة تنظم كل ما يختص بالنقل العابر. ومن ثم فإنه من الممكن القول إن اتفاقية الـــ GATS لن تضيف جديداً إلي هذه المجالات بالنسبة لأسلوب توريد الخدمة عبر الحدود.

أما بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي فإن ما يهمه بالذات هو أسلوب توريد الخدمة رقم (3) في مجال النقل البري وهو خاص بالوجود التجاري لممثلي الشركات الأجنبية وذلك لإمكانية العمل في مجال النقل البري داخل الدولة إذا ما سمحت الظروف بذلك، كما ينطبق هذا الأسلوب أيضاً علي الجزء من الرحلة الدولية للبضائع الواردة والذي يتم داخل البلاد، وهذا ينطبق في مجال النقل متعدد الوسائط والذي يربط بين النقل البحري والبري بوثيقة نقل واحدة .

أما من ناحية أسلوب توريد الخدمة الثاني (2) الاستهلاك في الخارج فعادة لا توجد أي قيود في هذا الشأن، ومن ثم فإن معظم الدول تعطي التزاماتها في هذا المجال وتفتح الباب علي مصراعيه بالنسبة لأسلوب التوريد هذا. وبالنسبة للأسلوب الرابع (4) الوجود الطبيعي للأشخاص فإنه يخضع في العادة للعديد من القيود، إضافة إلي أنه نظراً لتدني الأجور بالنسبة للعاملين في هذا القطاع ولعدم الحاجة إلي تخصصات

عالية في نواحي التشغيل فإنه لا يوجد– في نظر الشركات العالمية الكبيرة– اهتمام بهذا الأسلوب لتوريد الخدمة .

3-3 تحليل الالتزامات:

كما سبق أن اتضح فإن هذا القطاع يتضمن خمسة أنشطة أساسية هي :

نقل الركاب	CPC 7122 –7121
نقل البضائع	CPC 7123
تأجير المركبات بسائقيها	CPC 7124
صيانة وإصلاح المعدات	CPC 6112 - 8867
خدمات مساعدة ومكملة	CPC 744

ويوضح جدول (2) تجميع الالتزامات التي تقدمت بها مختلف الدول في مختلف أنشطة النقل البري علي الطرق، ونوضح فيما يلي تفاصيل هذه الالتزامات .

أ – أعداد ونوعيات الأنشطة المختلفة التي تم التقدم بها:

تقدم خمسون دولة بالتزامات في مختلف أنشطة النقل البري وصلت إلي 130 نشاطاً في مختلف مجالات هذا القطاع، وقد غطت التزامات خمس دول كافة قطاعات النقل البري ومعظمها من الدول النامية (جامبيا – كينيا – جزر القمر – ألبانيا). أما المجموعة الأوربية فقد غطت التزاماتها أربعة قطاعات وغطت الولايات المتحدة ثلاثة قطاعات فقط ، كما أن هناك العديد من الدول قد أعطت التزامات في قطاع واحد فقط أو خدمة واحدة داخل هذا القطاع .

ومن ناحية أخري يلاحظ أن قطاع نقل البضائع علي الطرق استحوذ علي الاهتمام الأكبر حيث إن هناك (37) دولة قد تقدمت بالتزامات في هذا المجال أي

حوالي 75 % من إجمالي الدول التي تقدمت بالتزامات. ويلاحظ أن الأنشطة التي تم تحريرها أمام موردي الخدمة في هذا القطاع تمثل بمفردها 29 % من إجمالي الأنشطة في خدمات النقل البري، ويلي هذا القطاع بالنسبة لاهتمام الدول كل من قطاعي نقل الركاب وصيانة وإصلاح معدات النقل حيث كان هناك (33) التزاما في كل من هذين القطاعين. وكل من هذه الالتزامات يمثل 25 % من إجمالي الالتزامات المقدمة، ويلي ذلك خدمات تأجير المركبات بسائقيها حيث كان هناك (17) التزاما. وأقل القطاعات اهتماماً كان في مجال الخدمات المساعدة حيث لم يكن هناك سوي (10) التزامات – وفيما يلي تفاصيل هذه الخدمات :

ب – خدمات نقل الركاب:

وفيما يخص الالتزامات التي قدمت في مجال نقل الركاب فإن معظمها كانت في أنشطة خدمات النقل المنتظم بين المدن – السيارات الأجرة – تأجير سيارات ركاب بسائقيها – (تأجير أوتوبيسات المدارس) ويلاحظ قلة الالتزامات التي قدمت في هذا المجال الأخير (داخل المدن) الأمر الذي يعكس الرأي السائد أن مثل هذه الخدمات هي أساسا مسئولية مؤسسات حكومية تقوم بمثل هذه الخدمات بدعم من الدولة بأسلوب أو بآخر، وذلك نظراً لما لهذه النوعية من الخدمة من أبعاد اقتصادية واجتماعية علي مختلف مستخدمي وسائل النقل، إضافة إلي ذلك ما تتميز به المؤسسات العاملة في هذه الخدمات من احتكار لتقديم الخدمة.

إضافة إلي ذلك فقد وضعت دول كثيرة العديد من القيود علي توريد الخدمة لنقل الركاب وقيوداً علي نقل السياح، وقيوداً علي الرحلات المكوكية، وقيوداً علي تقديم الخدمة في بعض مناطق الدولة، وقيوداً علي الخدمات العارضة، وقيوداً علي أية رحلات مكملة لرحلة نقل دولي بما يعرف باسم (Cabotage).

أما فيما يخص أساليب توريد الخدمة فقد تباينت مواقف الدول بدرجة كبيرة، وكان أسلوب الاستهلاك في الخارج (Mode 2) هو أكثر الأساليب تحررا دون أي

قيود (قلة قليلة من الدول هي التي وضعت اشتراطات في هذا الشأن)، أما بالنسبة للأسلوب الرابع الخاص بوجود ممثلي مقدمي الخدمات فلم تتقدم معظم الدول بأي التزامات وجعلت تطبيق هذا البند مشروطا بما سبق أن قدمته في جدول الالتزامات الأفقية سواء اشتراطات من ناحية أعداد العاملين – أو المؤهلات – أو الخدمات – أو ما شابه – وقد اختلفت الالتزامات المقدمة بدرجات كبيرة بالنسبة للأسلوب الأول (عبر الحدود) بين التزام كامل أو عدم الالتزام علي، الإطلاق وكذلك الأمر بالنسبة للأسلوب الثالث (الوجود التجاري) فقد اختلفت التوجهات بين التزام كامل أو التزام جزئي والقيود التي وضعت كانت علي النحو التالي:

- اختبار الحاجة الاقتصادية (وبالذات بالنسبة لخدمات الأجرة والليموزين والأتوبيس) .
- قاصر علي المواطنين – ضرورة وجود مؤسسات – قيود عديدة – ضرورة الحصول علي ترخيص للعمل علي محور أو في منطقة – التراخيص لا تمتد إلي المركبات المسجلة خارج الدولة .... وهكذا .

أما بالنسبة للمعاملة الوطنية .N.T فلم تكن هناك قيود محددة بخلاف : متطلبات الإقامة – ضرورة الوجود في البلاد لإمكان قيام المركبة التي تعمل في رحلة دولية بأعمال النقل الداخلي – ضرورة الحصول علي موافقة مسبقة للمؤسسات الخارجية التي لها مشروعات داخل الدولة لاستخدام مركبات مسجلة محليا .

وبصفة عامة فإن الالتزامات المقدمة من الدول في مجال خدمات نقل الركاب هي محدودة بدرجة كبيرة وتمثل ما بين 18% ، 23% من إجمالي أعداد الدول الأعضاء بالمنظمة طبقا للنشاط المحدد داخل قطاع نقل الركاب. وإذا ما أخذنا في الاعتبار الاستثناءات الواردة في مجال النفاذ إلي الأسواق والمعاملة الوطنية، وكذلك الاستثناءات الخاصة بمعاملة الدول الأحق بالرعاية MFN بالنسبة للدول التي ترتبط باتفاقيات فإن أعداد الالتزامات التي قدمت سوف تعتبر بحق محدودة للغاية .

جـ – خدمات نقل البضائع:

كما سبق أن أوضحنا فإن هذا القطاع هو الأكثر عدداً بالنسبة للالتزامات المقدمة في خدمات النقل البري، حيث تبلغ أعداد الدول التي تقدمت بالتزامات 37 دولة تمثل حوالي 75 % من الدول التي تقدمت بالتزامات، ولكن من ناحية أخري فإن هذا العدد من الدول لا يمثل سوى حوالي 26 % من إجمالي أعداد الدول الأعضاء، بالرغم مما يبدو علي السطح من أن الخدمات في هذا المجال مفتوحة للجميع دون قيود أو مشاكـــل .

ويلاحظ أن التقسيم النوعي للخدمات والذي أعد بمعرفة اللجنة الاقتصادية لأوربا التابعة للأمم المتحدة ECE قائم علي أساس التقسيم النوعي للنشاط أي نقل المواد الغذائية المبردة – نقل الحاويات – نقل الأثاث – نقل المواد الصب السائلة والغازية وهذا الأمر يخالف إلي حد ما الأوضاع السائدة في نشاط نقل البضائع حيث إن الشاحنة المخصصة للنقل من الممكن أن تقوم بنقل بضائع عامه – حاويات أو ما شابه. وقد تمثل هذه الأوضاع بعض العقبات عند قيام الدول بوضع جداول التزاماتها في مجال خدمات نقل البضائع بالبر.

كما يلاحظ أيضا أن الالتزامات المقدمة كانت ترتكز في أنشطة محددة مثل نقل المواد المبردة ونقل الحاويات ونقل الأثاث مع تحفظ مهم علي القيام بالنشاط الداخلي في رحلات مكملة لرحلات دولية نظرا لما لهذا الأسلوب في التشغيل من آثار سلبية علي مختلف المؤسسات العاملة في نشاط النقل الداخلي .

ومرة ثانية بالنسبة لأسلوب توريد الخدمة في مجال النفاذ إلي الأسواق فإن أسلوب توريد الخدمة في الخارج (Mode 2) يعتبر أكثر الأساليب تحريراً دون أية قيود أو تعقيدات والذي تقدمت فيه الدول بالتزامات كاملة (Full Commitments) وعلي العكس من ذلك بالنسبة لأسلوب التوريد (Mode 4) الخاص بوجود الأشخاص الطبيعيين فإن غالبية الدول وضعت التعبير التالي " لا ينطبق باستثناء ما هو وارد في جداول

الالتزامات الأفقية " أي بمعني آخر فإن الدولة لا تفتح هذا النشاط لمورد الخدمة الأجنبي إلا طبقا للشروط التي وضعتها مقدما في جداول الالتزامات بالاستثناءات التي وضعتها والتي تنطبق علي كافة القطاعات الخدمية بما فيها قطاع النقل ، أما بالنسبة لأسلوب التوريد رقم (1) عبر الحدود فبعض الدول هي عبارة عن جزر يحيط بها الماء ولا توجد لديها أية حدود برية مع دول أخري. ومن ثم فلم تضع أية التزامات حيث ذكرت أن مثل هذا الأمر غير ممكن عمليا – فنيا، وقليل من الدول هي التي وضعت التزامات كاملة بالنسبة لهذا الأسلوب (1).

وفيما يخص أسلوب توريد الخدمة (3) فقد إختلفت الآراء مناصفة بين من يفتح الباب علي مصراعيه وبين من يغلقه بالكامل وكانت القيود المقدمة بصفة عامه تتمثل في:

اختيار الحاجة الاقتصادية – قيود علي ملكية الأجانب – متطلبات إقامة مؤسسات داخلية – قيود علي جنسيات أعضاء مجالس الإدارة – العمالة الوطنية – ضرورة الحصول علي تراخيص لا تمتد إلي مركبات مسجلة خارجيا – إجراءات طوارئ بالنسبة لأعداد موردي الخدمة – قيود علي المركبات المؤجرة .

وبالنسبة لبند MFN فإن الاستثناءات متشابهة في كل من خدمتي نقل الركاب والبضائع ونعرض هنا علي سبيل المثال ما تقدمت به خمس دول من ضمنها المجموعة الأوربية EU كدولة واحدة :

هذه الاستثناءات تتمثل في أن معظم الدول ترى عدم إمكانية سريان بعض الإعفاءات إلا علي الدول الموقعة علي الاتفاقيات الثنائية أو الجماعية الخاصة ببعض الأنشطة. وهذه الإعفاءات تتمثل في: ضريبة القيمة المضافةVAT، الرسوم علي المركبات والضرائب علي الدخل حيث إن مثل هذه الإعفاءات عادة ما تكون علي أسس متبادلة بين دول معينة أو مخصصة لدول أعضاء وممتدة لفترات زمنية دون أية قيود، وفي حالات أخري فإن مثل هذه الميزات التفضيلية في الأمور الضرائبية تكون

قد ارتبطت بالقيام بأنشطة مشتركة أو تبادلية في خدمات النقل البري مما يصعب تطبيقها علي دول أخري. ومن هنا كانت التحفظات الواردة من العديد من الدول في مسألة المساواة في الإعفاءات لتطبيق مبدأ MFN.

د - صيانة وإصلاح المعدات:

تقدمت في هذا القطاع من الخدمات أيضا 33 دولة بالتزامات لفتح الأسواق أمام موردي خدمة الأجانب، وعدد الالتزامات المقدمة تعادل 25 % من إجمالها. ويبدو أن الاهتمام بهذه النوعية من الخدمات في مجال النقل البري لم يكن علي ذات مستوى الاهتمام في النقل بالسكك الحديدية؛ وذلك نظراً لطبيعة الإصلاحات المطلوبة في وسائل النقل علي الطرق حيث يستطيع القطاع الوطني أن يلعب الدور الرئيسي في هذه الخدمات، والحاجة لمورد الخدمة الأجنبي محدودة بدرجة كبيرة. ومن المعلوم أنه طبقا للتصميم الفرعي الذي أعدته الأمم المتحدة ECE لهذا القطاع فهناك نشاط خاص بصيانة المركبات (CPC 6112)، وآخر خاص بصيانة معدات نقل بخلاف المركبات (CPC 8867). وقد ظهر الاهتمام بما يسمى الصيانة عن بعد tele-maintenance عن طريق التراسل بالبريد الإلكتروني لإمكان إجراء الإصلاحات المطلوبة، وهذه تدخل ضمن أسلوب التوريد رقم (1)، وفي هذا القطاع أيضاً لم تكن هناك مشاكل بالنسبة للاستهلاك في الخارج (أسلوب 2)، وقد خضع الوجود التجاري ووجود الأشخاص الطبيعيين للالتزامات المقدمة للقيود العادية التي وضعتها الدول.

هـ - تأجير المركبات لسائقيها:

لم يكن هناك اهتمام من الدول بفتح الأسواق في هذا المجال حيث تقدمت (17) دولة فقط بالتزامات. وهذا المجال أيضا يشمل سيارات الأجرة العادية وتأجير المركبات الصغيرة أو الكبيرة بسائق. وبالرغم من اهتمام الدول الغربية بأهمية فتح المجال لهذه الخدمة حيث توجد مؤسسات غربية متعددة تسيطر علي هذه النوعية من الأنشطة فإننا نجد أن هناك اهتماماً محدودا للغاية من دول العالم الثالث لفتح أسواق

هذه الخدمات حيث إن القطاع الوطني باستطاعته أيضا تقديم خدمات بمستويات جيدة وقد انعكس ذلك الأمر علي قلة الالتزامات المقدمة .

و – الخدمات المساعدة المكملة:

يتضمن هذا المجال أربعة أنشطة رئيسية تختلف فيما بينها اختلافا كبيرا وهي:

- خدمات محطات الركاب النهائية.
- تشغيل الطرق السريعة – الأنفاق – الجسور (محطات تحصيل الضرائب علي سبيل المثال).
- خدمات مواقف انتظار السيارات.
- خدمات أخرى.

وهذا القطاع أيضا لم يتلق الحماس الكافي من معظم الدول ولم تقدم سوى (10) دول فقط أي حوالي 7 % فقط من إجمالي الدول الأعضاء بالتزامات في هذا القطاع، الأمر الذي يشير إلى أن هناك شبه اكتفاء ذاتي في هذه الخدمات، وأن الدول لا تشجع أو لا ترحب بدخول مورد خدمة أجنبي منافسا لمورد الخدمة الوطني في هذه المجالات.

جدول (2) دراسة تجميعية لجداول الالتزامات
خدمات النقل الطرقي
ملخص الالتزامات المحددة في مختلف الأنشطة

م	الدولـــــة	نقل الركاب	نقل البضائع	وسائل تأجير نقل بسائقيها	صيانة وإصلاح معدات النقل	خدمات مكملة ومدعمة	المجموع
		11Fa	11Fb	11Fc	11Fd	11Fe	
1	ألبانيا	●	●	●	●	●	5
2	أرمينيا	●	●		●		3
3	استراليا	●	●				2
4	النمسا				●		1
5	البرازيل		●				1
6	بلغاريا				●		1
7	كندا	●	●	●	●		4
8	الصين		●	●	●		3
9	تايبية(الصينية)		●	●	●		3
10	ساحل العاج	●	●		●		3
11	كرواتيا	●	●		●	●	4
12	التشيك				●		1
13	إكوادور	●	●	●			3
14	استونيا		●				1
15	المجموعة الأوربية	●	●	●	●		4
16	فنلندا	●	●	●			3
17	جامبيا	●	●	●	●	●	5
18	جورجيا		●		●		2
19	غينيا	●	●		●		3
20	غيانا	●	●			●	3
21	هوندوراس			●			1
22	المجر				●		1
23	ايسلندا	●	●	●	●	●	5
24	جامايكا	●					1
	المجموع	14	18	10	16	5	63

م	الدولـــــة	نقل الركاب	نقل البضائع	وسائل تأجير نقل بسائقيها	صيانة وإصلاح معدات النقل	خدمات مكملة ومدعمة	المجموع
	ما قبلــــه	14	18	10	16	5	63
25	اليابان		●		●		2
26	كينيا	●	●	●	●	●	5
27	كوريا		●				1
28	جمهورية كيرجير	●			●	●	2
29	لاتفيا	●	●		●	●	3
30	لو سوتو	●	●		●		3
31	لنجتنيشين	●		●	●		3
32	ليتوانيا	●		●			2
33	مقدونيا	●	●	●	●		4
34	المكسيك				●		1
35	مولدوفا	●	●	●	●	●	5
36	المغرب	●	●				2
37	مينامار	●					1
38	نيوزيلاند	●	●	●	●		4
39	النيجر		●				1
40	النرويج	●	●			●	3
41	الفلبين	●	●		●		3
42	رومانيا	●	●				2
43	السلوفاك				●		1
44	سلوفانيا				●		1
45	جنوب إفريقيا	●	●		●		3
46	السويد	●	●		●		3
47	سويسرا	●		●	●		3
48	تايلاند		●	●			2
49	تركيا	●	●				2
50	الولايات المتحدة	●	●		●		3
	الإجمالي	33	37	17	33	10	130
	النسبة المئوية	25%	29%	13%	25%	9.0%	100%

4 – تعليق علي الالتزامات المقدمة من بعض الدول:

أ – الدول العربية:

لم تتقدم أي من الدول العربية بالتزامات بالنسبة لخدمات السكك الحديدية وتقدمت المغرب (فقط) بالتزامات في مجال النقل الطرقي في خدمتي نقل الركاب ونقل البضائع .

ب – أفريقيـــا:

تقدمت كل من جنوب أفريقيا – النيجر – لوسوتو – كينيا – غانا – غينيا – جامبيا – ساحل العاج، بالتزامات في خدمات النقل البري، أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فلم تتقدم سوى دولتين فقط وهما نيجيريا وسيراليون .

تقدمت معظم الدول الأفريقية بالتزامات في ثلاثة مجالات هي نقل الركاب ونقل البضائع وخدمات إصلاح معدات النقل وفي السكك الحديدية أدرجت نيجيريا خدمات إصلاح معدات السكك الحديدية بينما أدرجت سيراليون كلا من خدمة الركاب وإصلاح المعدات .

ويوضح هذا الموقف اهتمام العديد من الدول الأفريقية (8 دول) بخدمات النقل والخدمات المكملة، إلا أن خدمات التأجير والخدمات المكملة لا تلقى أي اهتمام من هذه الدولة نظرا لإمكان قيام القطاع الخاص الوطني بمثل هذه الخدمات .

جـــ – أمريكا الجنوبية:

تقدمت ثلاث دول بالتزامات في مجال النقل الطرقي هي البرازيل – الإكوادور – المكسيك. وقد حددت البرازيل نشاطاً واحداً وهو نقل البضائع علي الطرق، وكذلك المكسيك حددت مجالا واحداً أيضا هو صيانة وإصلاح معدات النقل، أما الإكوادور فقط حددت ثلاثة مجالات هي نقل الركاب ونقل البضائع وتأجير المركبات .

إن هذا المستوى المتدني للغاية في التقدم بالتزامات من قارة كبيرة مثل أمريكا الجنوبية بما فيها من دول متعددة يعكس بلا شك التخوف من فتح الأبواب لمورد الخدمة الأجنبي، إلا أنه من ناحية أخري فإن هناك حركة نشطة للنقل الطرقي بين مختلف هذه الدول تحكمها اتفاقيات إقليمية ودولية، ومن ثم فإن خدمات النقل الطرقي للركاب والبضائع - على الأقل - على المستوي الإقليمي هي كلها خدمات متاحة بالنسبة لمختلف دول المنطقة ، كما أن هناك أيضاً ارتباطاً وثيقاً في النقل البري بين المكسيك والولايات المتحدة. ومن ثم فإن واقع الالتزامات المقدمة من مجموعة هذه الدول لا يعكس بالضرورة اهتمامها بهذا القطاع المهم، وكذلك بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فقد تقدمت البرازيل بالتزامات في مجال نقل البضائع، وفي مجال نقل الركاب وصيانة معدات السكك الحديدية. ونيكارجوا تقدمت في كافة قطاعات السكك الحديدية .

د - الدول الآسيوية:

رغم أهمية النقل البري بشقيه الطرقي والسككي في اقتصاديات مجموعة كبيرة من الدول الآسيوية حيث ترتبط العديد منها مع بعضها بشبكات متكاملة من الطرق الخدمية والسكك الحديدية إلا أن هذا الأمر لم ينعكس علي الالتزامات المقدمة من هذه المجموعة .

وهناك ست دول فقط تقدمت بالتزامات هي اليابان - الصين - تايبيه - تايلاند - الفلبين ونيوزيلاند. ورغم أن اليابان لا تربطها مع جيرانها شبكات طرق أو سكك حديدية فقد تقدمت هي بالتزامات في مجال النقل. ومن الغريب أن دولا كبيرة كالهند وباكستان لم تتقدم بأية التزامات في هذا المجال، الأمر الذي يعكس بعض التوجهات نحو الترقب وعدم الإسراع في تقديم الالتزامات لحين تكشف كثير من الأمور .

ويلاحظ أن الصين قد ركزت فقط علي نقل البضائع، ونيوزيلاندا علي نقل الركاب، واليابان وتايلاند علي صيانة المعدات. وقدمت كل من تايبيه والفليبين التزامات في نقل الركاب والبضائع وصيانة المعدات إلي ثلاثة مجالات. ومن ثم فإن

إجمالي الالتزامات التي تقدمت بها كافة الدول الأسيوية هي 10 التزامات من إجمالي 130 أي حوالي 8 % من مجموع الالتزامات المقدمة بالرغم مما تمثله مجموعة الدول الآسيوية من أهمية في نواحي التجارة العالمية للبضائع والخدمات.

هـ - الدول الأوربية:

إن غالبية الدول التي تقدمت بالتزامات هي دول أوربية ففي مجال خدمات السكك الحديدية كانت هناك (17) دولة بخلاف المجموعة الأوربية. وفي مجال النقل الطرقي كان هناك أيضاً (21) دولة بخلاف المجموعة الأوربية، الأمر الذي يعكس اهتمام هذه الدول بالنقل بشعبتيه السككي والطرقي، نظراً لأهميته في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية .

لقد تباينت مواقف الدول بدرجة كبيرة من تقديم الالتزامات، ومن الغريب أن مجموعة الدول الأوربية قد اقتصرت التزاماتها علي مجال واحد فقط في السكك الحديدية وهو خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك الأمر بالنسبة للعديد من الدول الأوربية الأخرى مثل أرمينيا – بلغاريا – كرواتيا – الشيك – استونيا – فنلندا – مقدونيا – السلوفاك – سلوفانيا – السويد .

أما الدول الأوربية التي تقدمت بالتزامات متعددة في خدمات السكك الحديدية فهي محدودة بدرجة كبيرة المجر (3) سويسرا (4) النرويج (3) تركيا (2) وفي مجال نقل الركاب والبضائع لم تتقدم سوى (3) دول بالتزامات في هذين المجالين هي المجر وسويسرا وتركيا بالسكك الحديدية .

أما بالنسبة للنقل البري للبضائع علي الطرق فقد اختلفت الصورة بدرجة كبيرة حيث تقدمت المجموعة الأوربية بالتزامات في أربعة مجالات هي نقل الركاب ونقل البضائع وتأجير وسائل تعمل بسائقيها وصيانة وإصلاح معدات النقل. وتقدمت كل من النرويج – رومانيا – السويد – تركيا – مقدونيا – فنلندا – ألبانيا – أرمينيا بالتزامات

في مجال نقل الركاب والبضائع وكانت الخدمات المكملة والمدعمة لقطاع النقل الطرقي وهي الأدنى بالنسبة لفتح أبوابها أمام موردي الخدمات الأجانب في الدول الأوربية بصفة عامة.

و - الولايات المتحدة وكندا:

تقدمت كل من الولايات المتحدة وكندا بموقفين متشابهين فيما يخص الالتزامات المقدمة في السكك الحديدية، حيث غطت الالتزامات المقدمة خدمات نقل الركاب ونقل البضائع وصيانة وإصلاح معدات السكك الحديدية – وكما ذكر من قبل فقد استثنت الولايات المتحدة مجال نقل الركاب بالقطارات فائقة السرعة .

أما بالنسبة لقطاع النقل الطرقي فقد تقدمت الولايات المتحدة بالتزامات في ثلاثة مجالات فقط هي نقل الركاب ونقل البضائع وصيانة وإصلاح معدات النقل، أما كندا فقد تقدمت بالتزامات في ذات المجالات، إضافة إلي مجال تأجير وسائل نقل بسائقها .

5 - الخلاصـــة:

يعكس هذا الجزء من الدراسة العديد من الأمور والتي من أهمها :

- لا يوجد اتجاه واحد أو محدد لتحرير قطاعات السكك الحديدية والنقل الطرقي أمام موردي الخدمة الأجانب سواء بالنسبة للدول الصناعية المتقدمة أو الدول النامية أو الدول الأقل نمواً .
- تعتبر الالتزامات المقدمة من مجموعة الدول العربية من أدنى المستويات حيث لم تتقدم سوى دولة واحدة فقط بتحرير الخدمات في مجال النقل الطرقي وفي نشاطين فقط في هذا المجال. وربما كان المبدأ السائد هو الانتظار كسبا لمزيد من الوقت .
- تراعي الدول في تقديم التزاماتها مصالحها الخاصة، ومن ثم فإنه ليس من المتوقع أن يكون هناك موقف مشترك بين مجموعة الدول العربية .

- وبالرغم من أن الواقع الحالي يشير إلي أن هناك العديد من الأنشطة في مجال خدمات السكك الحديدية متاحة حاليا لمورد الخدمة الأجنبي في العديد من الدول العربية إلا أن هذا الأمر لم ينعكس علي الالتزامات المقدمة منها في هذا المجال .
- وبالرغم من المشاكل العديدة التي يعانيها قطاع النقل الطرقي والحاجة الماسة للتطوير إلا أن هذا الأمر أيضاً لم ينعكس علي الالتزامات المقدمة من الدول والتي قد تساعد على إعطاء الدفعة اللازمة لتطوير هذا القطاع سواء بالنسبة للنقل بين الدول أو حتى داخل الدولة ذاتها .

الباب الثالث

قطاع النقل البري في بعض الدول العربية
والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

الفصل الأول – قطاع النقل البري من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الفصل الثاني – أوضاع قطاع النقل في الأردن في ضوء الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الفصل الثالث – قطاع النقل في جمهورية مصر العربية والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الفصل الرابع – أوضاع قطاع النقل في الجمهورية العربية السورية في ضوء الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الفصل الخامس – بيانات وآراء بعض الجهات الرسمية في بعض الدول العربية فيما يخص الاتفاقية وقطاع النقل.

الفصل الأول

قطاع النقل البري
من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

الفصل الأول

قطاع النقل البري
من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

1- مقدمة :

حـددت مـنظمة "الأونكتاد" ستة قطاعات اقتصادية باعتبارها مسئولة عن تحقيق كفـاءة الـتجارة الخارجـية من خلال اتخاذ إجراءات وتدابير مباشرة وفورية لتحسين المشـاركة فـي هذه النوعية من التجارة، ويأتي على رأس القائمة قطاعا الجمارك والـنقل، ولقد أوضحت العديد من الدراسات وبالذات تلك التي أعدتها المنظمة العربية للتنمية الإدارية عن المشاكل الإجرائية والتنظيمية المرتبطة بنقل التجارة العربية البينية أن الـنقل البري بالشاحنات على الطرق يمثل العصب الرئيسي لنقل هذه التجارة، وأنه بالـرغم من هذا الدور المهم الذي يقوم به قطاع النقل البري وبالذات بالنسبة للدول في المشـرق العربي حيث تصل نسبة ما يقوم به من نقليات بين بعض الدول إلى 100% مـن حجم التجارة المتبادلة إلا أن هذا القطاع يعاني من مشاكل لا حدود لها سواء من داخـل القطـاع أو من خارجه وبالذات فيما يخص تحقيق التوازن بين طاقتي العرض والطلب وتقادم وحدات الأسطول والمنافسة غير البناءة وتفتت الملكية، إضافة إلى ذلك المشـاكل الخارجـية وبـالذات فيما يخص النواحي الإجرائية في منافذ العبور البرية، والارتفـاع الكبـير في الرسوم والضرائب التي تفرض على العبور ومشاكل تأشيرات الدخول، والعديد من القيود التي تعرقل سير العمل دون تحقيق عائد يذكر.

وفـي الوقـت الـذي تسود فيه مثل هذه الأوضاع في المنطقة العربية نجد أمثلة مختلفة تمامًا في العديد من بقاع العالم وكلها تعمل في منظومات متجانسة على التطوير وإلغاء القيود أو على الأقل الحد منها والعمل على خلق إطار عام يحقق سهولة وسرعة انسـياب حركة انتقال التجارة (والأفراد) بين مختلف الدول مع الوفاء بمتطلبات الأمن والسـلامة والصـحة والبيئة وما إلى ذلك. ومن الأمثلة على ذلك التطورات التي تمت داخـل المجموعـة الأوروبية وبين هذه المجموعة وباقي دول أوروبا ومجموعة دول

النافتا NAFTA ومجموعة الدول اللاتينية ومجموعة دول جنوب شرقي آسيا (ASEAN) وما إلى ذلك.

وقـد تمـت تلك التطورات في هذه المجموعات المختلفة من الدول خلال فترات زمنية طويلة (ما يقرب من خمسين عامًا بالنسبة لمجموعة الدول الأوروبية EU) ومن خـلال سلسـلة متكاملة من الاتفاقات تشمل كل ما يخص مكونات هذا القطاع وتوحيد الـنظم والمواصـفات وأساليب العمل والتشغيل وذلك سواء بالنسبة للبنية الأساسية أو لوسـيلة الـنقل أو لـنظام العمل أو للنواحي الإجرائية وقد صاحب هذا الأمر التدرج المسـتمر في تخفيض القيود بالنسبة لبدء ممارسة النشاط والأجور والتعريفات وما إلى ذلك.

ومـن ثم فعندما أقرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS في نهاية عام 1994 والتي تقوم على أساس فتح الأبواب أمام كافة موردي الخدمة الأجانب في كافة قطاعات الخدمات ومن ضمنها قطاع النقل بوسائطه الأساسية الثلاثة (بحري – سككي – طرقي) وإعطاء مورد الخدمة الأجنبي نفس أسس التعامل مع مورد الخدمة الوطني، لم يكن مثل هذا الأمر وتلك التوجهات غريبة على مختلف قطاعات الخدمات في العالم الغربي ومن ثم كان تعاملها إيجابيًا مع تلك الاتفاقات.

أما بالنسبة لدول العالم النامي ومن ضمنها مجموعة الدول العربية فإن الأمر كان جديـدًا وطارئـا على مختلف المؤسسات بمختلف مستوياتها سواء تلك التي تعمل في القطــاع الحكومي من الناحية التنفيذية والتخطيطية والتنظيمية، أو تلك التي تقوم بنشاط الـنقل الفعلـي سواء مؤسسات حكومية أو قطاع عام أو خاص أو مشترك. وقد جاءت اتفاقية GATS بأسلوب جديد للتعامل غير مسبوق في إطاره العام ومكوناته وتفاصيله، ويحـتاج إلـى رؤية متعمقة وشاملة من كافة النواحي القانونية والتنظيمية والتشغيلية، فليسـت المسـألة دخول الاتفاقية من عدمه، فهناك شبه إجماع بين الدول العربية على حتمية الدخول في منظمة التجارة العالمية، ومن ثم قبول الاتفاقيات المتفق عليها. ولكن مـن ناحية أخرى فإن اتفاقية GATS تتضمن أساليب مختلفة عن باقي الاتفاقيات فهناك

مـــثلا الالتزامات العامة وهي التزامات على مستوى الدولة في كافة القطاعات بالنسبة لمـــورد الخدمة الأجنبي وأساليب توريد الخدمة، وهناك التزامات محددة قطاعية تختلف من قطاع إلى آخر طبقا لما تراه الدولة مناسباً لها، وهناك أيضًا متطلبات لتنفيذ القواعد العامة للاتفاقية في مجالات مثل مبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN ، الشفافية، المعاملة الوطنية NT، والتتابع في تحرير الخدمات وما إلى ذلك.

وتتطلـــب كـــل هـــذه الأمور تعاوناً وتكاملاً بين العديد من الأجهزة المعنية داخل الدولة على المستوى الوطني والمستوى القطاعي. إن مشكلة قطاع النقل في العديد من الـــدول العربـــية هو وجود العديد من المؤسسات الحكومية والتي تقوم كل منها بدورها في أنشطة هذا القطاع. ووزارات النقل ليست بمفردها المسئولة عن هذا القطاع ومن ثم فـــإن حجـــر الزاوية في الدخول في هذه الاتفاقية هو التفهم الكامل لكل قطاع على حدة ومـــن ضـــمنها قطاع النقل وبالذات فيما يخص الإطار التنظيمي والعلاقة بين مختلف المؤسســـات الحكومـــية وموردي الخدمة بكافة أشكالهم. كما يلزم التعرف على مواطن القـــوة والضـــعف في منظومة هذا القطاع والتحديات التي لابد من مواجهتها في حالة دخـــول مـــوردي الخدمـــة الأجانـــب والمجالات المطلوبة والتي من الممكن مساهمة المؤسســـات الخارجية في تطويرها ومعالجة نقاط الضعف في هذه المنظومة بما يخدم متطلبات نقل التجارة سواء على الصعيد المحلي أو بين مختلف الدول العربية .

ويوضـــح الفصـــل الحالي أولاً قطاع النقل من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات ثم يستعرض في الفصول التالية أوضاع قطاع النقل في بعض أمثلة من الدول العربـــية (الأردن – مصـــر – سوريا) للتعرف على خصائص هذا القطاع من منظور هذه الاتفاقية GATS.

2- النقل من منظور مؤسسي:

يعتـــبر قطـــاع النقل أحد القطاعات الخدمية المهمة التي يؤثر مستوى أدائها على جمـــيع القطاعـــات الأخـــرى. وقد تنامي قطاع النقل بشكل كبير حتى أصبح من أهم عناصـــر التنمية، كما يلعب النقل بوسائله المختلفة (بري ،بحري، جوي) دورًا رئيسيًا في كل من التجارة الخارجية والداخلية على حد سواء.

ويساهم قطاع النقل بدور فعال في الناتج المحي الإجمالي (حوالي 8% بالنسبة لمجموعة الدول العربية)، إضافة إلى أن القطاع يساهم بنصيب غير قليل في إجمالي ناتج قطاع الخدمات المختلفة (حوالي20%)، كما أن تكلفة النقل البحري والتأمين على البضائع المستوردة تصل إلى حوالي 9% من إجمالي الواردات بالنسبة لمعظم الدول النامية.

ويتضمن قطاع النقل العديد من الأنشطة التي قد تختلف فيما بينها بدرجة كبيرة، فهناك مثلاً النقل بالسكك الحديدية والنقل بالأنابيب وهما من الأنشطة ذات التكلفة الاستثمارية الضخمة وعلى العكس من ذلك توجد أنشطة أخرى مثل سيارات الأجرة والنقل الخفيف وكلاهما ذات تكلفة استثمارية محدودة، وهناك أنشطة ذات عمالة كثيفة (السكك الحديدية – سيارات الأجرة)، وهناك أيضًا أنشطة يحتاج تطبيقها إلى تشريعات وتنظيمات وخطط وبرامج ومشروعات ضخمة كما هو في حال النقل بالسكك الحديدية وشبكات مترو الأنفاق داخل المدن، وهناك أيضًا النقل البري للبضائع بالشاحنات والذي من الممكن أن يترك بالكامل للقطاع الخاص. أما فيما يخص الوضع المؤسسي فإن بعض الأنشطة تخضع لمؤسسات وإدارات حكومية، والبعض الآخر يكون في متناول شركات ومؤسسات صغيرة، والبعض الآخر يقوم به الأفراد. ومن ثم فإنه عند النظر في آثار هذه الاتفاقية من ناحية علاقتها بقطاع النقل فلابد من النظر إلى كل من هذه الأنشطة على حدة طبقًا لما هي عليه من وضع تنظيمي ومؤسسي وتشغيلي وما إلى ذلك.

هناك أيضًا قضية أخرى من حيث مجال عمل كل من هذه الأنشطة الذي قد يتداخل فيما بين مقدمي الخدمة مما يخلق مجالاً تنافسيًا بين المؤسسات العاملة لتقديم ذات الخدمة، فعلى سبيل المثال فإننا نجد أن سيارات الأجرة والحافلات ومترو الأنفاق تتنافس جميعًا فيما بينها في مجال خدمات النقل الحضري للركاب، وكذلك الأمر بالنسبة لنقل الركاب بين المدن فإننا نجد أن هناك خدمات السكك الحديدية والطيران والحافلات وسيارات الأجرة. وبالنسبة لنقل البضائع بين المدن فهناك أيضًا النقل

السككي والطرقي والنهري. وقد أدت مثل هذه الممارسات والمنافسات بين الوسائل المختلفة للنقل إلى آثار سلبية مباشرة على الاقتصاد القومي، وغير مباشرة من ناحية مشاكل الازدحام المروري والحوادث.والآثار السلبية على البيئة وما إلى ذلك، وقد أدت كل هذه المشاكل إلى قناعة لدى السياسيين بأهمية التدخل الحكومي في هذا النشاط لوضع النظم والقواعد والقوانين التي تحكم هذا القطاع بهدف إمكان تعظيم دور قطاع النقل في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدولة والحد من الآثار الناجمة عن هذا النشاط. ومثل هذه القيود تطبق على موردي الخدمة سواء من الداخل أو من الخارج إلا أنه في ضوء تفاقم الأوضاع المالية بالنسبة للعديد من المؤسسات التي تعمل في مجال النقل فقد اتجهت معظم الدول إلى تخفيف القيود على ممارسة هذا النشاط وهو الأمر الذي يتمشى مع أهداف اتفاقية GATS.

3 – القيود التنظيمية على نشاط قطاع النقل:

كان قطاع النقل منذ القدم من الأنشطة التي تلعب فيها الحكومات – في معظم دول العالم– دورًا مؤثـرًا لما لهذا النشاط من دور مهم في التطور الاقتصادي والاجتماعي في الدولة. وقد بدأ هذا التوجه مع قيام السكك الحديدية واهتمام مختلف الحكومات بهذا النشاط، الأمر الذي دعا إلى أن تتولاه وتشرف على شئونه في معظم الأحيان مؤسسات حكومية، وكذلك كان الأمر في أهمية السكك الحديدية في المجالات الأمنية الخارجية والداخلية. وتبنت معظم الدول في العالم النامي هذا التوجه في فرض القيود التنظيمية على هذا القطاع وبالذات فيما يخص نقل الركاب وبدرجة أقل فيما يخص نقل البضائع. وقد كانت المبررات التي تساق إلى مثل هذه التوجهات الأمور التالية:

- البعد الاقتصادي والاجتماعي.
- ضمان تقديم خدمات بأسعار متوازنة.
- الحد من المنافسة المدمرة.
- التنمية العمرانية لمختلف المناطق.
- النواحي الأمنية.
- الحد من الآثار السلبية.

وقـد كانت هذه القيود تأخذ أشكالا وأنماطًا مختلفة إلا أن مجموعها كان يصب في اتجاهيـن، الأول: خاص ببدء ممارسة النشاط، والثاني: خاص بأجور وتعريفات النقل، إلا أنه منذ حوالي ربع قرن فقد بدأت دول عديدة بالأخذ بسياسات مختلفة على الصعيد الاقتصـادي، وأدى ذلـك إلـى تبنـي تنظـيمات وأساليب مختلفة للتعامل مع مختلف الأنشطة. وفيما يلي نلقي نظرة على تطور القيود على مختلف تطور أنشطة النقل على الصـعيد العالمي لمجموعة دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، وكذلك الإطار العام لتلك القيود في العديد من الدول العربية.

4 – تطور القيود على أنشطة قطاع النقل:

4-1 في مجموعة الدول (OECD):

بـدأت رياح التغيير تهب على الوضع التنظيمي لمختلف القطاعات، ومن ضمنها قطـاع الـنقل منذ ما يزيد عن خمسة وعشرين عامًا مع بداية تبني سياسة اقتصاديات السوق على المستوى العالمي – لأن دول المنطقة تتبناها من قبل – وقد شجع على ذلك لـيس فقـط توجهات الحكومات المختلفة في الغرب، بل قامت أيضا المؤسسات المالية الدولـية مـثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي ومختلف مؤسسات التمويل العالمية الأخرى بدور رئيسي في هذا الشأن.

ويوضـح الجدول (1) تطور القيود على أنشطة قطاع النقل بالنسبة لمجموعة دول (OECD) علـى مـدار الـربع قرن الماضي، كما نوضح هذه القيود بيانيًا في الشكلين (2/أ). (2/ب)

فبالنسـبة لقطـاع الـنقل الـبري على الطرق فقد كانت هناك قيود خاصة بثلاثة مجـالات: هي بدء مزاولة النشاط، نوعية الخدمة، أجور السفر. وقد كان الاتجاه السائد هـو التشدد فيما يخص هذه المجالات وبالذات بالنسبة لبدء ممارسة النشاط حيث كانت 60% من مجموعة هذه الدول تتشدد في إعطاء التصريح لمن يقدم هذه الخدمات. وفي نهايـة تلـك الفـترة في أواخر القرن الماضي اختلف الأمر تمامًا حيث اختفت القيود

المتشـــددة تمامًا فيما يخص نوعية الخدمة أو بدء مزاولة النشاط، وكذلك الأمر بالنسبة لأجور السفر فقد تضاءلت القيود عليها إلى أقصى درجة ممكنة.

أمـــا بالنســـبة للسكك الحديدية في هذه المجموعة فإن الأمر يختلف بعض الشيء فحـــتى عام 1990 كانت معظم هذه الدول تفرض قيودًا شديدة على بدء مزاولة النشاط ولكـــن علـــى مدار عشر سنوات حتى عام 1998 فقد حدث تغير ملموس في سياسات مخـــتلف الـــدول تجاه قطاع السكك الحديدية في اتجاه نحو تخفيف هذه القيود، وأصبح هناك حوالي 50% من هذه الدول تسمح بدرجات متفاوتة للقطاع الخاص بممارسة هذا النشـــاط، وتضـــاءلت نســـبة الـــدول التي تفرض قيودًا مشددة إلى حوالي النصف من مجموعة هذه الدول.

جدول (1) تطور القيود على أنشطة قطاع النقل
في مجموعة الدول الصناعية OECD

السنة	1975			1990			1998		
مستوى القيد	متشدد	متوسط	ضعيف	متشدد	متوسط	ضعيف	متشدد	متوسط	ضعيف
أولاً: السكك الحديدية قـــيود علـــى بـــدء ممارسة النشاط %	95	5	--	83	12	5	55	15	30
ثانيًا: النقل البري نوعية الخدمة	40	22	38	4	16	80	--	--	100
بدء ممارسة النشاط	60	15	15	22	18	60	---	--	100
التعريفات	54	36	36	6	16	78	---	14	86

تطور القيود على خدمات النقل البري في مجموعة الدول الصناعية OECD
(نسبة إلى مجموعة هذه الدول)

(%)

نوع القيد / مستوى القيود	قيود على الخدمة			قيود على بدء ممارسة النشاط			قيود على التعريفات		
	1975	1990	1998	1975	1990	1998	1975	1990	1998
خفيفــة	38 -	80 -	100 -	25 -	60 -	100 -	30 -	76 -	85 -
متوسطة	22	15	0	15	20	0	38	18	15
شــديدة	40	5	0	60	20	0	32	6	0
	100	100	100	100	100	100	100	100	100

تطور القيود على خدمات السكك الحديدية في مجموعة الدول الصناعية OECD
(نسبة إلى مجموعة هذه الدول)

(%)

نوع القيد / مستوى القيود	قيود على الخدمة		
	1975	1990	1998
خفيفــة	0	0	30
متوسطة	0	10	15
شــديدة	100	90	55
	100	100	100

2-4 في الدول العربية:

النقل بالسكك الحديدية:

طبقا لتقسيم WTO فإن هناك ثلاثة أنشطة أساسية في مجال خدمات السكك الحديدية وهي نقل الركاب – نقل البضائع – خدمات الدفع والجر، وهناك نشاطان مكملان هما خدمات صيانة وإصلاح وخدمات مكملة – ومن المعروف أن السكك الحديدية توجد في عدد محدود من الدول العربية وهي تسع دول. وغالبية مؤسسات السكك الحديدية تابعة للدولة حيث تقوم بمعرفتها بكافة الأنشطة الأساسية.

وفيما يخص السكك الحديدية المصرية على سبيل المثال فقد تم إنشاء أول خط عام 1856 وأخذت العديد من الأشكال الإدارية – مصلحة – هيئة عامة – هيئة اقتصادية وأخيرًا هيئة قومية طبقاً للقانون رقم 152 لسنة 1980 والذي أعطى الهيئة مرونة كبيرة في إنشاء شركات مساهمة بمفردها أو مع شركاء آخرين للقيام بأي من الأنشطة التي تتولاها الهيئة، كما أعطاها أيضًا الحرية في تحديد أسعار الخدمات، كما أن لها الحق في الحصول على تعويضات مالية إذا ما ارتأت الدولة الأخذ بالأسعار التي تحددها بمعرفتها.

وفي خلال العقدين الماضيين قامت الهيئة بإنشاء العديد من الشركات المشتركة، وكذلك التعاقد مع شركات متخصصة للقيام بالعديد من أنشطة الهيئة مثل صيانة عربات السكك الحديدية وصيانة السكك والخدمات المكملة وما إلى ذلك.

النقل البري على الطرق:

طبقا لتقسيم WTO فهناك عشرة أنشطة مختلفة في مجال خدمات النقل البري على الطرق، وقد ركزت غالبية دول المنطقة على اتباع سياسات تنظيمية محددة بالنسبة لمجال رئيسي وهو خدمات نقل الركاب بالحافلات بالخطوط المنتظمة سواء داخل المدن أو خارج المدن.

وهناك أشكال مختلفة لتقديم الخدمات في هذا المجال، فإما أن تقوم بها مؤسسات حكومية أو شبه حكومية أو هيئات للنقل العام، أو تقوم بها شركات قطاع عام أو قطاع أعمال عام أو شركات قطاع خاص طبقا للقواعد و النظم والاشتراطات التي تضعها الجهات الحكومية المانحة لحق تشغيل هذه الخطوط (وبما يسمى بحقوق الامتياز)، وذلك كما هو الحال بالنسبة لخطوط النقل العام للركاب بالاتوبيسات داخل وخارج مدينة عمان بالمملكة الأردنية الهاشمية.

أما باقي خدمات نقل الركاب غير المنتظم بوسائل النقل المختلفة (بخلاف الحافلات الكبيرة) سواء داخل المدن أو خارجها وكذلك خدمات نقل البضائع باللواري فهي متروكة بالكامل إما للقطاع العام أو القطاع الخاص أو حتى أفراد – وفي جمهورية مصر العربية فقد أصبح هذا النشاط بالكامل (نقل البضائع على الطرق) من مسئولية القطاع الخاص وذلك بعد خصخصة شركات قطاع الأعمال الخمس التي كانت تعمل في هذا المجال(منذ عام 1998).

أما بالنسبة للخدمات المساعدة والخدمات المكملة لنشاطي نقل الركاب أو البضائع فهي متروكة للقطاع الخاص (أو القطاع العام) طبقا للشروط التي تضعها الجهات المعنية .

ويوضح الجدول (2) الموقف بالنسبة لهذه البنود في معظم الدول العربية بالنسبة لمختلف الخدمات طبقا لتقسيم منظمة التجارة العالمية.

جدول (2) : موقف القيود الحكومية على أنشطة قطاع النقل (طرقي/ سككي) في الدول العربية

رقم	نشاط الخدمات	الرقم الكودي*	موقف القيود الحكومية
	أولاً : خدمات النقل	71	
I	**خدمات النقل بالسكك الحديدية**	711	مقيد – مؤسسات حكومية (تؤدي الخدمات)
1	نقل ركاب	7111	مقيد
2	نقل ركاب بين المدن	71111	مقيد
3	نقل ركاب داخل المدن	71112	مقيد
4	نقل بضائع	712	مقيد
5	خدمات الدفع والجر	713	مقيد
6	خدمات صيانة وإصلاح	6111	متاح بشروط
7	خدمات مدعمة	743	متاح بشروط
II	**ثانيًا: خدمات النقل البري على الطرق**	712	
1	نقل ركاب منتظم	7121	متاح بشروط محددة
2	نقل ركاب غير منتظم	7122	متاح بشروط محددة
3	تأجير مركبات	71233	متاح بشروط محددة
4	نقل بضائع	7123	متاح بشروط محددة
5	نقل البضائع المثلجة	71231	متاح بشروط محددة
6	نقل السوائل والغازات	71232	متاح بشروط محددة
7	نقل الحاويات	71233	متاح بشروط محددة
8	تأجير اللواري بالسائق	7124	متاح بشروط محددة
9	خدمات صيانة وإصلاح	6112	متاح بشروط محددة
10	خدمات مدعمة ومكملة	744	متاح بشروط محددة

* طبقا للقواعد التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوربا ECE

5 - نوعية القيود (بالنسبة لنشاط النقل):

1-5 النفاذ إلى الأسواق Market Access:

تعتبر هذه أهم أنواع القيود وتنطبق على مورد الخدمة الوطني والخارجي وتختلف هذه الشروط من دولة إلى أخرى طبقا للظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة، وفي بعض الدول العربية توجد قوانين تسمى قانون الامتياز خاصة بشروط والتزامات مقدمي الخدمة لنقل الركاب داخل أو خارج المدن.

أولاً - النقل المنتظم للركاب:

إن مثل هذه القوانين تنطبق بالدرجة الأولى على:

- مجالات نقل الركاب بالحافلات
- في خطوط منتظمة
- داخل أو خارج المدن

وتتناول هذه القيود العديد من البنود والتي من أهمها.

- خبرة المشغل : حيث لابد من وجود سابق خبرة لمن يسمح له بممارسة هذه المهام من مختلف المؤسسات.
- خطوط التشغيل: تحدد الجهة المانحة للالتزام شبكة الخطوط المطلوب تشغيلها ونقاط البداية ونقاط النهاية.
- مواعيد التشغيل : كما تحدد أيضًا جداول المواعيد.
- إعداد ونوعيات الحافلات: بناءً على حجم الطلب على النقل تحدد الجهة المانحة أيضًا إعداد الأوتوبيسات ونوعياتها والسعات المقعدية المطلوبة.
- مستويات الخدمة: خدمات عادية/ مكيفة.
- تعريفات وأجور النقل: عادة ما تكون هناك تعريفة محددة أثناء فترة الالتزام.

- المنافسة : تكون هناك عادة قيود على المنافسة غير المشروعة .
- الفترة الزمنية : يكون منح الالتزام لفترة محددة.

ثانيًا – باقي أنواع خدمات نقل الركاب:

أمـــا بالنســـبة لباقـــي أنـــواع خدمات نقل الركاب مثل النقل غير المنتظم والنقل العـــارض (chartered) للســـيارات الأجرة بمختلف أنواعها وتأجير المركبات بسائقيها ومـــا إلى ذلك فإنه لا توجد عادة ذات القيود التي تحد من الترخيص – والقيود التي قد تكـــون موجودة في بعض الدول تكون عادة خاصة باختبار الحاجة Necessity need ؛ وذلـــك لإعمـــال الـــتوازن المطلوب بين العرض والطلب وحتى لا يكون هناك منافسة مدمرة بين مختلف موردي الخدمة.

ثالثًا – نقل البضائع:

تخـــتلف نظـــرة الدولة بالنسبة لخدمات هذا القطاع بدرجة كبيرة في معظم الدول العربـــية ويترك الأمر عادة لقوى السوق لتحدد التوازن الطبيعي بين العرض والطلب طـــبقا للأوضاع السائدة ولا يحظى هذا النشاط (في معظم الدول العربية) بالقدر اللازم من الأهمية على المستوى التخطيطي.

رابعًا – الخدمات المدعمة/خدمات صيانة وسائل النقل:

تقـــع معظـــم هـــذه الخدمـــات تحت إشراف ومسئوليات جهات متعددة مثال ذلك محطات النهايات في نشاط نقل الركاب وأنشطة التخزين والتوزيع المكملة لنشاط النقل وإدارة محطات تحصيل الرسوم على الطرق وخدمات إصلاح وصيانة مختلف وسائل النقل.

وفـــي الغالـــب لا توجد قيود تذكر على مثل هذه الأنشطة بخلاف القيود الروتينية بالنسبة لأساليب توريد الخدمة من خارج البلاد.

2-5 المعاملة الوطنية National Treatment:

تعنـــي المعاملـــة الوطنـــية تطبيق القوانين والنظم والقواعد واللوائح السائدة على المـــورد الأجنبـــي بما يتمشى مع القانون الدولي وبما لا يقل عما هو متاح للمؤسسات المحلية وهو لا يعني السماح لغير المقيمين بالدخول في أنشطة خدمية دون الالتزام بما هـــو قـــائم من قوانين أو قواعد أو "تنظيمات" وفي العديد من الأحيان تتبع الدولة نظمًا مقـــيدة لـــتقديم بعض الخدمات الأساسية في مجالات تعتبرها الدولة مرتبطة بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية السائدة بها وهذه تطبق على الوطني والأجنبي على حد سواء.

ومـــن المعروف أنه لا تقع ضمن التزامات التحرير تلك القوانين والقواعد والنظم التـــي تمنح احتكار القطاع العام أو تلك التي تخدم احتكار القطاع الخاص لتقديم أي من الخدمـــات أو أية أنشطة في تلك الخدمات. ومثل هذه القوانين والقواعد لا تتعارض مع مـــبدأ المعاملـــة الوطنية ولكنها جميعًا تقع ضمن إطار التوجه الاقتصادي للدولة وذلك بالرغم مما قد تمثله من عوائق أمام منافسة المورد الأجنبي لتقديم هذه الخدمات محليًا.

6 - معايير اختيار الخدمات المقترح تحريرها:

تخـــتلف هذه المعايير بدرجات متفاوتة بين بلد وآخر ومن وسيلة نقل إلى أخرى، ومن هنا تظهر أهمية الدراسة المتعمقة لكل مكونات قطاع النقل في كل بلد عربي على حـــدة. إنـــه من المعروف أن معظم دول المنطقة قد أخذت بسياسة اقتصاديات السوق ومن ثم فقد بدأت خطوات واسعة نحو تحرير هذا القطاع بالنسبة لمورد الخدمة الوطني بعد أن كان تقديم هذه الخدمات وفقاً على مؤسسات حكومية أو قطاع عام أو مشترك أو ما شابه، كما أن العديد من دول المنطقة قد أعطت تسهيلات كبيرة تحت مظلة القوانين التـــي تشجع الاستثمار الأجنبي المباشر(Foreign Direct Investment FDI) للدخول في مختلف الأنشطة ومن ضمنها أنشطة خدمات النقل أو الخدمات المكملة.

إن هـــناك مجموعـــة من المبادئ الأساسية التي لا خلاف عليها من موقع أو آخر ومـــن وسيلة إلى أخرى ومن بلد إلى آخر فيما يخص السماح لموردي الخدمة الأجانب بالدخول في ممارسة أي نشاط ومن ضمنها:

أ - أن تكـــون هـــناك حاجـــة فعلية لمورد الخدمة الأجنبي : بمعنى أن مـــوردي الخدمـــة المحليين غير قادرين على الوفاء بمتطلبات النقل بالمستوى المطلوب أو بالكفاءة المطلوبة. وهذا الأمر يتطلب معرفة تامة بكافة مكونات الطلب على النقل في الأوضاع الحالية مع التنبؤ بالطلـــب على هذه الوسائل بالنسبة لخدمتي نقل البضائع أو الركاب، وكذلك ناحية ا لعرض في الطاقات المتاحة لمختلف الوسائل.

ب - أو أن يكـــون هناك مجال محدد يمثل نقطة ضعف في منظومة النقل والقطـــاع الوطني غير قادر أو غير راغب في الدخول في مثل هذا المجال.

جـ - من الممكن أيضًا أن يكون دخول مورد الخدمة الأجنبي على أساس تطوير نظام العمل أو إدخال تكنولوجيا جديدة يفتقر القطاع إليها.

د - مجـــالات رفـــع الكفـــاءة: من الأمور المهمة المطلوبة هي استخدام الأســـاليب الحديـــثة فـــي رفـــع كفاءة التشغيل وبالذات فيما يخص تكنولوجيا المعلومات وما تتيحه من إمكانيات تفوق ما هو متاح على الصعيد المحلي.

هـ - اســـتغلال الموقـــع الجغرافي : تمتاز بعض البلدان بمواقع جغرافية متمـــيزة غير مستغلة على الصعيد المحلي بالقدر الكافي ، وقد تكون هـــناك مجـــالات لمـــوردي الخدمة الأجانب في استغلال هذه الميزة بالنسبة للموقع الجغرافي للبلاد .

و - تطويـــر القوى البشرية : يمثل العنصر البشري المحور الرئيسي في كـــل ما يخص التطوير والتنمية. ومن المفيد للقطاع بصفة عامة أن يســـاعد مـــورد الخدمة الأجنبي في مجالات التدريب بما يمكن من تطوير القوى البشرية العاملة في هذا القطاع.

ز - الآثـــار الســـلبية علـــى مـــوردي الخدمة الوطنية : من المهم بمكان الـــتعرف على أية آثار سلبية لدخول موردي خدمة من الخارج على المشتغلين الوطنيين لمحاولة تفادي مثل هذه الآثار.

الفصل الثاني

أوضـاع قطـاع النقـل فـى الأردن
فى ضوء الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات

الفصل الثاني

أوضاع قطاع النقل فى الأردن
فى ضوء الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات

1- مقدمة:

تعتبر المملكة الأردنية الهاشمية – من حيث الموقع – من أهم حلقات سلسلة النقل بين الدول العربية في المشرق العربي؛ فهي محاطة براً بخمس دول عربية، كما ترتبط بالدول العربية الأفريقية عن طريق الجسر البري / البحري الذي يصل بين نويبع والعقبة، كما أن كافة الخطوط الجوية التي تربط أوربا بالدول العربية الخليجية واليمنية تمر عبر الأردن. ومن هنا فإن النقل بالعبور (الترانزيت) يمثل أهمية كبرى بالنسبة للأردن.

ويتميز قطاع النقل البري الأردني – على خلاف باقي القطاعات المماثلة في معظم الدول العربية – بأن جزءاً كبيراً من نشاط القطاع موجه للنقل خارج الأردن أي بالمعنى الصحيح "نقل دولي" يعمل في الحركة النشطة لنقل التجارة الخارجية الأردنية (صادرات وواردات). ليس هذا فقط، ولكن لقطاع النقل البري الأردني النصيب الأكبر في نقل حركة التجارة والترانزيت من العقبة إلى العراق على مدار فترة تزيد عن عشرين عاماً منذ الثمانينيات، ومن ثم فإن خدمات النقل البري الأردني تمثل عنصراً مهماً ليس فقط بالنسبة للناتج القومي الإجمالي ولكن أيضاً في الميزان التجاري والخاص بالتجارة الخارجية في الخدمات.

ومن هنا فقد سعى الأردن منذ أمد بعيد إلى إنشاء الشركات في مجال النقل البري، فهناك ثلاث شركات بين الأردن وكل من العراق وسوريا ومصر تعمل في خدمات نقل البضائع والركاب، كما كان الأردن من أوائل البلاد التي سعت إلى عقد اتفاقات ثنائية في مجال النقل البري مع معظم دول المنطقة لتنظيم كل ما يخص حركة انتقال المركبات والأفراد سواء في ذلك النقل المباشر أو النقل بالعبور، هذا بالإضافة

إلى التزام الأردن بالاتفاقات الصادرة في هذا الشأن من جامعة الدول العربية وأهمها اتفاقية النقل بالعبور والاتفاقات الدولية وأهمها اتفاقية TIR.

كما أن الأردن من الدول الأولى في المنطقة التي أخذت بتطبيق مبدأ اقتصاديات السوق في قطاع النقل البري، وقد كان التدخل الحكومي في أمور تنظيمية بالدرجة الأولى كما أن تطوير وتحديث كافة قوانين ومؤسسات الدولة كانت كلها متمشية مع متطلبات العصر. وبالرغم من أن انضمام الأردن إلى منظمة التجارة العالمية WTO كان متأخراً في منتصف عام 2000 إلا أن هذا الانضمام لم يتطلب تعديلات جذرية في القوانين والقواعد والنظم السائدة في البلاد. ومن هنا كانت سهولة عملية الانضمام، وتجلى ذلك أيضاً في أن الأردن كان من ضمن عدد محدود من دول العالم النامي التي تقدمت بالتزامات في كافة قطاعات الخدمات في اتفاقية GATS، ويوضح هذا الباب موقع قطاع النقل الأردني من منظور هذه الاتفاقية.

2 - قطاع النقل ضمن مكونات الناتج القومي الإجمالي:

يتكون قطاع النقل من النقل البري (الطرقي والسككي)، النقل البحري والنقل الجوي ويتولى إدارته وتشغيله والإشراف عليه مؤسسة الموانئ، سلطة الطيران المدني، مؤسسة سكة حديد العقبة، مؤسسة الخط الحديدي الحجازي، هيئة تنظيم قطاع النقل العام، السلطة البحرية، دائرة الأرصاد الجوية والشركة الملكية الأردنية.

بلغت مساهمة قطاع النقل والتخزين والاتصالات 16% فى الناتج المحلي الإجمالي لعام 2000 وكما هو موضح في الجدول رقم (1)، ويشغل القطاع 8% من القوى العاملة.

لقد تم في هذا القطاع العديد من المشروعات، وتم إجراء بعض التعديلات الضرورية على التشريعات ذات العلاقة بقطاع النقل انسجاماً مع الخطة الاقتصادية والاجتماعية للأعوام 1993 – 1997 وفلسفتها الاقتصادية في تحرير الاقتصاد من المعوقات الداخلية والخارجية وتشجيع القطاع الخاص على زيادة دوره في ممارسة

مختلف النشاطات الاقتصادية وتهيئة المناخ الاستثماري الملائم، وإنشاء هيئات تنظيمية ورقابية بحيث يكون لهذه الهيئات قوانينها وأنظمتها الخاصة بها. وقد تم بالفعل إنشاء هيئة تنظيم قطاع النقل العام والسلطة البحرية الأردنية، كما يجري إعادة هيكلة قطاع نقل البضائع على الطرق، كما تم إصدار العديد من التشريعات انسجاماً مع الاستراتيجية الوطنية للنقل.

جدول رقم (1)

الناتج المحلي الاجمالي حسب النشاط الاقتصادي بالأسعار الأساسية الجارية للأعوام 1996 – 2000 (مليون دينار)

الرقم	النشاط الاقتصادي	1996	1997	1998	1999	2000
أ.	الصناعات					
01	الزراعة والقنص و الغابات وصيد السمك	158.6	148.3	144.8	115.9	117.0
02	المناجم والمحاجر	153.7	169.9	170.4	163.8	171.5
03	الصناعات التحويلية	570.0	621.6	742.0	750.3	797.8
04	الكهرباء والمياه	104.4	117.8	121.2	129.3	134.4
05	الإنشاءات	254.8	240.5	124.6	207.1	203.3
06	تجارة الجملة والتجزئة والمطاعم والفنادق	425.9	510.6	532.4	543.2	602.0
07	النقل والتخزين والاتصالات	642.7	672.7	717.1	762.2	823.7
08	خدمات المال والتأمين والعقارات وخدمات الأعمال	882.2	918.5	979.1	990.6	1072.0
09	الخدمات الاجتماعية والشخصية	144.4	178.3	200.3	224.3	236.6
	المجموع	3336.7	3578.2	3821.9	3886.7	4158.4
ب.	منتجو الخدمات الحكومية	827.4	896.2	943.2	995.7	1042.2
ج.	منتجو الخدمات الخاصة التى لا تهدف إلى الربح وتخدم العائلات.	51.5	52.9	56.1	57.4	59.9
د.	الخدمات المنزلية	5.3	5.2	6.6	7.9	9.7
	مجموع (أ+ب+ج+د)	4220.9	4532.5	4827.8	4947.7	5270.1
–	ناقص : الخدمات المصرفية المحتسبة	77.3	80.9	107.5	93.5	111.4
=	الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الأساسية الجارية	4143.6	4451.6	4720.3	4854.2	5158.8
+	زائد : صافي الضرائب على المنتجات	768.7	686.2	889.6	913.2	843.7
=	الناتج المحلي الإجمالي بأسعار السوق الجارية	4912.3	5137.8	5609.9	5767.4	6002.4
+	صافي دخل عوامل الإنتاج من العالم الخارجي	112.3-	-47.4	-5.8	-8.7	95.5
=	الناتج القومي الإجمالي بالأسعار الجارية	4800.0	5090.4	5604.1	5758.7	6097.9

3 – وسائط النقل المختلفة:

3-1 الطرق والنقل على الطرق:

تخدم شبكة الطرق الأردنية حركة النقل المحلي والدولي، ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق في المملكة (7259) كم كما هو موضح في الجدول رقم (2) موزعة على ثلاثة أنواع: طرق قروية، وطرق ثانوية، وطرق رئيسية.

جدول رقم (2)

تطور شبكة الطرق الأردنية خلال السنوات 1997 –2001

السنة	أنواع الطرق			
	طرق قروية (كم)	طرق ثانوية (كم)	طرق رئيسية (كم)	المجموع (كم)
1997	2144	1984	2894	7022
1998	2227	2000	2906	7133
1999	2261	2029	2911	7201
2000	2276	2060	2911	7245
2001	2290	2062	2911	7259

وتقدر قيمة شبكة الطرق بملياري دينار، وتخدم هذه الشبكة مختلف قطاعات التنمية، وتحتاج هذه الشبكة إلى 2% من قيمتها على الأقل سنويا(40مليون دينار) للقيام بالصيانة المناسبة.

النقل على الطرق:

ازداد عدد المركبات المرخصة في المملكة من (362845) مركبة عام 1997 إلى (509832) مركبة عام 2001 وكما هو موضح في الجدول رقم (3).

جدول رقم (3)
أعداد المركبات المسجلة فى المملكة
خلال الفترة (1997 – 2001) ونسب الزيادة السنوية

السنة	المركبات المسجلة حديثاً	المركبات المسجلة	نسبة الزيادة%
1997	20474	362845	6
1998	26385	389230	7.2
1999	29237	418467	7.5
2000	54872	473339	13
2001	36493	509832	8

يخدم حركة نقل الركاب أسطول من الحافلات الكبيرة والمتوسطة على خطوط نقل داخل المملكة وخارجها يبلغ 807 حافلة و4135 سيارة ركوب متوسطة عمومية، إضافة إلى أسطول من سيارات السرفيس (سيارات الركوب العمومية الصغيرة) ويبلغ عددها 5800 سيارة. وهناك 600 مكتب لسيارات التاكسي منتشرة في كافة مدن المملكة. ويقدر عدد سيارات التاكسي في هذه المكاتب (13000) سيارة.

ويقدر حجم أسطول الشاحنات (11000) شاحنة، يملك الأفراد حوالى 80% من الأسطول، والباقى تملكه الشركات الحكومية المشتركة وشركات القطاع الخاص الكبرى.

وبهدف إعداد برامج لتسهيل حركة التجارة والنقل وعمليات المرور والأداء الوظيفي للشاحن والعاملين فى النقل، فقد تم إصدار العديد من الأنظمة والتعليمات بهدف إعادة هيكلة قطاع نقل البضائع على الطرق، وتحريره من كافة القيود بما فى ذلك نظام الدور والأجور، وفي نفس الوقت يجرى، العمل على توفير البنية التحتية وبمساهمة القطاع الخاص لقطاع نقل البضائع على الطرق من خلال:

1- إنشاء موانىء برية في مناطق جنوب ووسط وشمال المملكة.

2- إنشاء استراحات الطرق والمحاور الرئيسية في المملكة لتقديم الخدمات الضرورية.

3- إنشاء محطات باصات مركزية للحافلات في المحافظات التي لا يتوفر بها مثل هذه المحطات.

4- إنشاء مراكز إنقاذ وإسعاف على الطرق الخارجية.

3-2 السكك الحديدية:

تتألف الخطوط الحديدية الأردنية من الخط الحديدي الحجازي الأردني بطول 327 كيلو متر، ومؤسسة سكة حديد العقبة بطول 293.7 كيلو متر منها 168 كيلو متر مستأجرة من الخط الحديدي الحجازي، وتقوم بنقل حوالى ثلاثة ملايين طن سنوياً من مادة الفوسفات من مناجم شركة الفوسفات الأردنية إلى ميناء العقبة. وقد قامت مؤسسة سكة حديد العقبة بنقل (10.64) مليون طن من الفوسفات خلال السنوات 1997 – 2001 موزعة كما هو موضح بالجدول رقم (4):

جدول رقم (4)

كميات الفوسفات المنقولة بواسطة القطارات خلال الفترة 199 – 2001

السنة	1997	1998	1999	2000	2001
مليون طن	2.68	2.56	2.57	1.57	1.26

كما قامت المؤسسة بتجديد 30 كيلو متر من الخط الشمالي بين معان والحسا.

ووفقا لما جاء في الخطة الاقتصادية والاجتماعية للأعوام 1993 – 1997 وتماشياً مع الزيادة الكبيرة في عدد السكان وما رافقه من زيادة في حجم النقل وبسبب

التطورات في المنطقة واستثمار موقع الأردن المتميز من الناحيتين الجغرافية والسياسية والتوجه العالمي للنقل على السكك لما له من آثار إيجابية من النواحي الاقتصادية والبيئية فقد تم إنجاز عدد من الدراسات الهادفة إلى ربط مختلف مناطق المملكة ببعضها، وكذلك ربط المملكة إقليميا مع الدول المجاورة بشبكة من خطوط السكك الحديدة الحديثة والقياسية، وذلك ضمن خطة شاملة للتطوير على المدى القريب والبعيد يتم تنفيذها حسب الإمكانيات المتاحة محليا وخارجيا، والدراسات التي تم الإنتهاء منها:

أ - دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لخط سكة حديد خفيف لنقل الركاب في مـــناطق الكـــثافة السكانية على مسار الزرقاء – عمان – صويلح بطول 41.7 كيلو متر.

ب - دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لخط سكة حديد الزرقاء – الحدود السورية مع فرع إلى إربد ثم وادي الأردن.

جـ- دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لخط سكة حديد الزرقاء – الحدود العراقية كجزء من خط حديدى يصل إلى منطقة الحديثة في العراق ويربط بشبكة السكك الحديدية العراقية.

د - دراسة الجدوى الاقتصادية والفنية لخط سكة حديد الزرقاء – العقبة لنقل البضائع والركاب.

هـ- إعداد الدراسات والتصاميم النهائية لوصلة سكة حديد ربط مناجم الشيدية بالخط الحديدى الحالي.

و - دراسات إيجاد مسار لخط سكة حديد لربط المنطقة الصناعية مع ميناء العقبة.

3-3 النقل البحري:

تم تنفيذ عدة مشاريع في ميناء العقبة في السنوات السابقة، ومن أهمها إنشاء مركز لمكافحة التلوث البحري، وإنشاء ثلاثة هناجر لتخزين الأعلاف وشراء أجهزة

ومعدات مناولة حديثة، كما تم إنجاز جزء مهم من الخطة الشاملة لتطوير ميناء العقبة لغاية العام 2010.

ولزيادة القدرة التنافسية لميناء العقبة والاستغلال الأمثل للمرافق والأنشطة البحرية القائمة ولجذب البضائع فقد تم تخفيض بدلات خدمات التفريغ والتحميل للبضائع المصدرة عبر ميناء العقبة بنسبة (50%).

وقد بلغت حركة مناولة البضائع في الميناء (13) مليون طن لعام 2001، كما بلغت حركة السفن (2673) سفينة لنفس العام. ويوضح الجدول رقم (5) تطور حركة النقل عبر الميناء للأعوام (1997 – 2001):

جدول رقم (5)
مناولة البضائع عبر ميناء العقبة (1997 – 2001)

(طن)

السنة	عدد البواخر	البضائع الأردنية			بضائع الترانزيت			إجمالي مناولة البضائع
		المستوردات	الصادرات	المجموع	المستوردات	الصادرات	المجموع	
1997	2997	3890565	7457800	11348365	887745	77014	964759	12313124
1998	2608	4650938	7245719	11896657	682789	64537	747326	12643983
1999	2351	4812633	7413405	12226038	561107	66642	627749	12853787
2000	2505	4934906	7150761	12085667	424706	42187	466893	12552560
2001	2673	4609880	7759527	12369407	641736	31916	673652	13043059

4 – الالتزامات المقدمة في اتفاقية تجارة الخدمات:

إن إدراج قطاع خدمي وقطاع فرعي إلى الجداول الوطنية المقدمة إلى منظمة التجارة العالمية تعنى بأن البلد سوف يطبق على التجارة في الخدمات التزامات النفاذ إلى السوق والمعاملة الوطنية، ومع ذلك فإنه يجوز لأي بلد أن يبين الحدود التي

سيتبعها في منح حرية الدخول إلى السوق أو تطبيق المعاملة الوطنية بالنسبة لكل من الأنماط الأربعة للتجارة الدولية في الخدمات :

1- انتقال الخدمات عبر الحدود.

2- انتقال المستهلكين إلى البلد المستورد.

3- إقامة وجود تجاري في البلد الذي ستقدم فيه الخدمات.

4- الانتقال المؤقت للأشخاص الطبيعيين إلى البلد الآخر من أجل تقديم الخدمات فيه.

وقد تكون تلك القيود أفقية تغطي جميع مجالات الخدمات أو محدودة بقطاع أو نشاط معين.

ولقد استفادت البلدان النامية من الأحكام التي تنص على زيادة مشاركة البلدان النامية في تجارة الخدمات، وأوضحت هذه البلدان أن الموافقة على إنشاء الوجود التجاري ستصدر استناداً إلى معايير الضرورة الاقتصادية التي تعزز قدرات الخدمات المحلية، وتشمل الشروط المفروضة لتحقيق هذا الهدف ما يلي :

- السماح بإنشاء وجود تجاري على أساس مشاريع مشتركة.
- السماح للمورد الأجنبي بأن يمتلك حصصاً من الأسهم في المشروع المشترك بحيث لا تشكل أغلبية الحصص.
- يجب أن يكون هناك عدد معين من المواطنين المحليين في مجلس الإدارة.
- يجب على مورد الخدمات الأجنبي أن يستخدم تقنية وخبرات إدارية مناسبة ومتقدمة.
- يجب عليه أن يوظف مقاولين محليين من الباطن كلما أمكن ذلك.
- يجب عليه أن يقدم تقارير دقيقة وفورية عن عملياته بما في ذلك بيانات متعلقة بالتقنية والمحاسبة والأمور الاقتصادية والإدارية.

5 - التزامات الأردن تجاه منظمة التجارة العالمية في مجال قطاع النقل البحري والبري:

يلتزم الأردن كما أوردنا سابقاً بالأحكام العامة لاتفاقية منظمة التجارة العالمية بشأن اتفاقية التجارة بالخدمات (GATS). وللأردن التزامات محددة تغطى (11) قطـاعاً خدمياً رئيسياً و(109) قطاع فرعي من أصل (155) قطاعاً فرعيا وفقا للتصنيف المعتمد من قبل منظمة التجارة العالمية.

وتشمل الالتزامات القيود التي يفرضها الأردن على خدمات النقل:

- نفاذ موردي الخدمات الأجانب إلى الأسواق المحلية.
- القيود على المعاملة الوطنية وذلك في أنماط توريد الخدمة الأربعة وتشمل :
  - توريد الخدمات عبر الحدود.
  - الاستهلاك في الخارج.
  - إقامة الوجود التجاري.
  - حركة انتقال الأشخاص الطبيعيين.

المعاملة التفضيلية التي يعطيها الأردن لموردي الخدمات من بعض الدول دون غيرها والمسجلة في قائمة الاستثناءات من مبدأ الدولة الأكثر رعاية الخاصة بالأردن.

وفيما يخص قطاع خدمات النقل فإن الأردن وضع التزامات في خدمات النقل وفقاً لتصنيف منظمة التجارة العالمية (W/120) وتصنيف الأمم المتحدة.

قطاع النقل البحري:

خدمات النقل البحري وتشمل الخدمات التالية :

- نقل الركاب
- نقل البضائع

- امتلاك السفن
- تأجير السفن مع طاقم
- تشغيل السفن
- وكلاء الملاحة
- وسطاء الشحن البحري
- إصلاح وصيانة السفن
- تزويد السفن بالمواد الغذائية
- إدارة السفن

وتوضح الجداول التالية التزامات الأردن في الخدمات المذكورة.

أنماط توريد الخدمة :1) التوريد عبر الحدود 2) الاستهلاك في الخارج 3) الوجود التجارى 4) وجود الأشخاص الطبيعيين

القطاع أو القطاع الفرعي	قيود النفاذ إلي السوق	القيود علي المعاملة الوطنية	التزامات إضافية
11- قطاع خدمات النقل			
يخضع الوجود التجاري (في النمط3) إلي حد أعلي علي ملكية الأجنبي بنسبة 50% .			
(أ) خدمات النقل البحري :			
خدمات النقل عن طريق السفن البحرية (CPC721)			
(أ) خدمات نقل الركاب (CPC721)	(1) أ الخطوط البحرية المنتظمة : لا قيد ، ولكن على جميع السفن التي ترسو في الأردن أن يكون لها وكيل محلي في ميناء العقبة . ب – النقل السائب أو النقل بسفن جوالة (غير منتظمة) وغيرها من عمليات الشحن البحري الدولية بما فيها نقل الركاب : لا قيد .	(1) لا قيد .	يتم توفير الخدمات التالية على الميناء لمقدمي خدمات النقل الدوليين بناء على شروط معقولة ودون تمييز : 01 الإرشاد (مستثناة). 02 المساعدة في القطر والسحب. 03 التموين والتوريد والوقود والماء . 04 جمع النفايات والتخلص من نقل الموازنة (المرساة أو الصابورة). 05 خدمات الرسو . 06 أجهزة ملاحية مساعدة . 07 الخدمات الشاطئية ، الأعمال الأساسية للسفينة بما فيها التزويد بوسائل الاتصال والماء والكهرباء . 08 مرافق التصليح الطارئ . 09 خدمات الرسو والاصطفاف على الرصيف (مستثناة). الرجاء الملاحظة أن خدمات الإرشاد والرسو مستثناة بسبب القيود على المعاملة الوطنية الموجودة في الالتزامات الواردة في عمود المعاملة الوطنية
	(2) لا قيد .	(2) لا قيد .	
	(3) أ – إنشاء شركة مسجلة لغايات تشغيل أسطول تحت العلم الوطني الأردن : لا قيد . ب – أي أشكال أخرى للوجود التجاري لتقديم خدمات النقل البحري الدولية : لا قيد .	(3) تستوفي (10%) رسوم أقل على السفن الأردنية عن تقديم خدمات الإرشاد والرسو وتعفى السفن الأردنية من الرسوم حين ترسو في المياه الإقليمية الأردنية. وتتمتع السفن الأردنية بمعاملة تفضيلية فى أسعار ملء مستودع السفينة بالفحم الحجري والمقدمة في ميناء العقبة .	
	(4) غير خاضع للالتزام ، باستثناء ما ورد فى القطاع الأفقى . يشترط أن يكون خمس (5/1) الطاقم على السفينة الأردنية أردني الجنسية .	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	
الخدمات التابعة للنقل البحرى (ج) خدمات تأجير السفن مع طاقم (CPC7213)	(1) لا قيد .	(1) لا قيد .	
	(2) لا قيد .	(2) لا قيد .	
	(3) لا قيد .	(3) لا قيد .	
	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد فى القطاع الأفقي .	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	

أنماط توريد الخدمة : 1) التوريد عبر الحدود 2) الاستهلاك في الخارج 3) الوجود التجاري 4) وجود الأشخاص الطبيعيين

القطاع أو القطاع الفرعي	قيود النفاذ إلى السوق	القيود على المعاملة الوطنية	التزامات إضافية
(د) خدمات إصلاح السفن وإصلاحها (CPC/8868)	(1) لا قيد .	(1) لا قيد .	
	(2) لا قيد .	(2) لا قيد .	
	(3) يقتصر حق تقديم الخدمة على الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الأردنيين .	(3) لا قيد .	
	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الفقي.	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الفقي.	
خدمات المخازن والمستودعات (CPC742)	(1) غير خاضع للالتزام .*	(1) غير خاضع للالتزام .*	
	(2) لا قيد .	(2) لا قيد .	
	(2) لا قيد .**	(2) لا قيد .**	
	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	
وكلاء الشحن خدمات الشحن البحري (CPC748) خدمات المعاينة للشحن البحري (CPC749) التزويد بالطعام (التموين)	(1) غير خاضع للالتزام .	(1) غير خاضع للالتزام .	
	(2) لا قيد .	(2) لا قيد .	
	(3) يقتصر حق تقديم الخدمة على الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الأردنيين .	(3) لا قيد .	
	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	(4) غير خاضع للالتزام باستثناء ما ورد في القطاع الأفقي .	

* غير خاضع للالتزام لعدم إمكانية توريد الخدمة عبر الحدود من الناحية الفنية .

* يمنح بامتياز إذا كانت الخدمة تتعلق بمرفق عام .

قطاع النقل البري :

- خدمات النقل بالسيارات (نقل بضائع، نقل ركاب):

لم يقدم الأردن أية التزامات لتحرير هذه الخدمات لحين الانتهاء من إعادة هيكلة القطاع.

- خدمات النقل بالسكك : وتشمل هذه الخدمات :
- نقل البضائع.
- نقل الركاب.
- صيانة وإصلاح معدات النقل السككي.
- خدمات داعمة للنقل بالسكك.

ولغاية جذب الاستثمارات الأجنبية فإن الأردن بصدد إجراء تحرير في النشاطات والخدمات المذكورة أعلاه شريطة بقاء كافة منشآت البنية التحتية للسكك الحديدة ملكا للحكومة الأردنية.

- الترخيص لشركات النقل في مجال النقل البرى والبحري:

- تتولى وزارة النقل والمؤسسات التابعة لها ترخيص الشركات / المؤسسات العاملة في هذا المجال.
- يشترط في ترخيص الشركات والمؤسسات أن تكون مسجلة في وزارة الصناعة والتجارة كمؤسسة أو شركة.
- هناك عدة أنواع من الشركات في الأردن هي: شركات التضامن، شركات التوصية البسيطة، الشركات ذات المسئولية المحدودة، شركات التوصية بالأسهم والشركات المساهمة العامة.
- يجب أن يرفق طلب تسجيل شركات التضامن والتوصية البسيطة بالنسخة الأصلية من عقد الشركة وبيان يدققه كل الشركاء، أما بالنسبة للشركات ذات

المسئولية المحدودة فيرفق الطلب بعقد التأسيس والنظام الأساسي على النموذج المعتمد لهذه الغاية ويجب توقيع البيان أمام مراقب الشركات، أو من يفوضه، أو أمام كاتب العدل، أو أمام محام مرخص، كما يجب أن يرفق بطلب تسجيل الشركة المساهمة العامة عقد الشركة ونظامها الأساسي وأسماء مؤسسيها وأسماء لجنة المؤسسين المشرفة على إجراءات التأسيس، ويجب توقيع عقد الشركة نظامها الأساسي أمام مراقب الشركات أو من يفوضه أو أمام الكاتب العدل أو محام مرخص.

- على المستثمرين الأجانب تسجيل شركاتهم كشركات أردنية لدى مسجل الشركات في وزارة الصناعة والتجارة،أما بالنسبة لفروع الشركات الأجنبية فيجب أن يقدم الطلب لمراقب الشركات في الوزارة مرفقاً به نسخة عن عقد الشركة ونظامها الأساسي ووثيقة تبين أن الشركة قد سمح لها بالعمل في الأردن من الجهة المعنية.
- بعد استكمال إجراءات التسجيل في وزارة الصناعة والتجارة وحسب الرأسمال المطلوب ومجال التخصص الذي ترغب بممارسته (نقل البضائع على الطرق هناك نقل متخصص يشمل نقل الحاويات، نقل البضائع المبردة، نقل المركبات، نقل الأغنام، نقل البضائع العامة، نقل النفط الخام ومشتقاته، نقل الزيوت النباتية)، تقوم الشركة المؤسسة بمراجعة وزارة النقل أو الهيئات التابعة لها.
- هناك حد أدنى لكل أنواع النقل المتخصص للبضائع على الطرق بحيث تكون أعداد الشاحنات لا تقل عن (10) شاحنات.
- أن تقدم الشركة / المؤسسة كفالة بنكية لا تقل عن (10) آلاف دينار.
- أن يتوفر لدى الشركات ساحات لوسائط نقل البضائع على الطرق.

وعند استكمال الشروط تمنح الوزارة أو المؤسسات التابعة لها رخص مزاولة أعمال النقل حسب كل قطاع من قطاعات النقل ومتطلبات مزاولة العمل.

تسعير خدمات النقل :

- تعمل وزارة النقل في السنوات الأخيرة على تحرير قطاع النقل من القيود بما في ذلك أجور خدمات النقل، وقد قامت وزارة النقل بتحرير أجور نقل البضائع على الطرق في كافة أنحاء المملكة باستثناء النقل الداخلي من ميناء العقبة (النقل من ميناء العقبة إلى داخل المملكة).
- في مجال النقل العام للركاب ما زالت هيئة تنظيم قطاع النقل العام تقوم بتحديد تعريفة نقل الركاب بواسطة الحافلات وسيارات الركوب المتوسطة وسيارات الأجرة.
- وفي مجال النقل البحرى تقوم كل من مؤسسة الموانئ والسلطة البحرية الأردنية بتحديد بدل الخدمات الميناتية والبحرية.

متابعة الترخيص :

- يتم متابعة الترخيص من قبل الجهة مانحة الترخيص حيث تشترط التعليمات الصادرة ضرورة الالتزام بكافة القوانين والأنظمة والتعليمات سارية المفعول أو التي تعدلها أو تحل محلها ويتخذ بحق الشركات/المؤسسات المخالفة الإجراءات المنصوص عليها في التشريعات والتي تصل إلى حد مصادرة الرخصة ووقف الشركة عن ممارسة مهامها.

أجور العمالة :

تتفاوت الأجور في القطاعات الاقتصادية ومنها قطاعات الخدمات حسب كل قطاع وحسب التخصص ومجالات العمل وتحدد التشريعات الأردنية حداً أدنى للأجور يعادل (85) دينار شهرياً، كما تحدد لبعض المهن والتخصصات حداً أدنى يزيد على هذا المبلغ.

الرسوم والضرائب :

يمنح قانون تشجيع الاستثمار إعفاءات ضريبية لعدد من المشاريع الاقتصادية، ومن ضمنها النقل البحري والسكك الحديدية، ويجوز لمجلس الوزراء إضافة أي قطاع آخر بناءً على احتياجات المملكة، كما أن الموجودات الثابتة المستوردة اللازمة

لمشروع ما تعفى من الرسوم الجمركية وضريبة المبيعات وغيرها من رسوم الاستيراد باستثناء ضرائب البلديات، شريطة أن يتم إدخال هذه الموجودات إلى المملكة خلال ثلاث سنوات من تاريخ صدور قرار لجنة تشجيع الاستثمار بالموافقة على الاستيراد، وللجنة حق تمديد هذه المدة إذا تبين لها أن طبيعة المشروع وحجم العمل فيه يقتضيان ذلك، كما أن قطع الغيار المستوردة للمشروع تعفى من الجمارك وضريبة المبيعات وغيرها من رسوم الاستيراد باستثناء ضرائب البلديات، شريطة ألا تزيد قيمة هذه القطع على (15%) من قيمة الموجودات الثابتة التي تلزمها هذه القطع، على أن يتم إدخالها للمملكة أو استعمالها في المشروع خلال عشر سنوات من تاريخ بدء الإنتاج أو العمل، كما أن الموجودات الثابتة اللازمة لتطوير المشروع أو توسيعه أو تحديثه تعفى من الجمارك وضريبة المبيعات وغيرها من رسوم الاستيراد باستثناء ضرائب البلديات إذا أدت إلى زيادة لا تقل عن (25%) من قيمة الطاقة الإنتاجية للمشروع.

يتم منح تخفيضات على ضريبة الدخل والخدمات الاجتماعية بنسبة تصل إلى (25% أو 50% أو 75%) بناءً على طبيعة النشاط ومكان المشروع، ويمكن لهذه التخفيضات أن تصل إلى (100%) في بعض الأماكن التى يحددها مجلس الوزراء، وتسري الإعفاءات من ضريبة الدخل والخدمات الاجتماعية لمدة عشر سنوات من تاريخ بدء العمل لمشاريع الخدمات أو من تاريخ الإنتاج الفعلي للمشاريع الصناعية، ويمكن منح إعفاءات إضافية إذا تم توسيع المشروع أو تطويره أو تحديثه بشكل يؤدي إلى زيادة في الانتاج لا تقل عن (25%) شريطة ألا تزيد مدة الإعفاءات عن أربع سنوات.

إن قانون تشجيع الاستثمارات لا يميز بين المستثمرين الأردنيين وغير الأردنيين، ولا يربط الحوافز بالأداء التصديري أو متطلبات المحتوى المحلي وللمستثمر الأجنبي حرية إخراج رأسماله المستثمر وأرباحه.

حدد قانون تشجيع الاستثمار ملكية غير الأردنيين بأي مشروع أو نشاط اقتصادي. ففي قطاع المقاولات وقطاع التجارة وقطاع التعدين، ملكية غير الأردنيين يجب ألا تزيد عـن (50%) وفيما عدا هذه القطاعات الثلاثة يمكن للمستثمر غير الأردني أن يمتلك (100%) من رأسمال أي شركة أردنية.

6 – مجالات الأنشطة المطلوب دخول مساهمين جدد لمزاولة العمل فيها:

يتضح من قانون تشجيع الاستثمار أن هناك قطاعات قد سمح بدخول مساهمين غير أردنيين، وأن يمتلكوا (100%) من أسهم المشروع. أما القطاعات التي تشترط ألا يزيد ملكية غير الأردنيين عن (50%) ومنها قطاع التجارة والذي يشتمل على قطاع النقل وخدماته فإنه يجري تطويره ليحدد بشكل واضح نطاق الخدمات المشمولة بقيد الملكية والتي يسمح لغير الأردنيين أن يمتلكوا كامل المشروع. ويمكن توضيح المجالات التالية في قطاع النقل البحري المرغوب دخول مساهمين غير أردنيين وأن يمتلكوا (100%) من ملكية المشروع :

- نقل الركاب.
- نقل البضائع.
- امتلاك السفن.
- خدمات تأجير السفن.

أما باقي الخدمات في قطاع النقل البحري وقطاع النقل على الطرق مثل خدمات وسطاء الشحن البحري والبري وخدمات إصلاح وصيانة وسائط النقل، وخدمات التشغيل وخدمات الإدارة والتزويد فيجب أن تبقى حدود ملكية غير الأردنيين بحيث لا تزيد عن 50%.

ويمكن دراسة تقديم أي التزامات في هذه المجالات عند الانتهاء من إعادة هيكلة قطاع النقل على الطرق وقطاع النقل البحري.

أما بالنسبة للسكك الحديدية فإنه مطلوب دخول مساهمين جدد أردنيين وغير أردنيين في كافة النشاطات والخدمات وبدون قيد على الملكية باستثناء البنية التحتية التي يجب أن تبقى للحكومة الأردنية وهي بحاجة إلى إنشاء وتطوير وتحديث في كافة المجالات المتعلقة بنقل البضائع والركاب والخدمات المكملة من محطات وإصلاح وصيانة ... الخ.

مستويات الخدمات في قطاع النقل البري والبحري:

رغم توفر هذه الخدمات بمستويات مختلفة إلا أنه يجري حالياً تنظيمها وتطويرها حيث تم إصدار عدة تشريعات في هذا المجال أهمها قانون النقل العام للركاب، قانون نقل البضائع على الطرق، قانون السلطة البحرية.

كما صدرت أيضاً عدة أنظمة وتعليمات بهذا الخصوص تهدف إلى تنظيم هذه القطاعات وتطوير الخدمات المقدمة والحد من الملكية الفردية وإنشاء شركات نقل متخصصة وتحديد المسئوليات بين أطراف عملية النقل وبما يستجيب للمتغيرات الدولية والتزامات منظمة التجارة العالمية وإلغاء القيود ومنها الدور والأجور حيث تم تعويم الأجور في قطاع نقل البضائع على الطرق باستثناء النقل الداخلي من ميناء العقبة. ويجري حالياً إنشاء شركات البضائع على الطرق المتخصصة والتي في حال استكمال إنشائها سيتم إعفاؤها من نظام الدور والأجور والتي ستترك لقوى السوق، ويتوقع أن يتم الانتهاء من هذا التحرير قبل منتصف عام 2004.

وعند الانتهاء من إعادة الهيكلة سيتم تحديد نوعية الأنشطة التي يتطلب دخول مساهمين جدد لمزاولة العمل فيها.

7 - الاحتياطات الوقائية المطلوبة للحفاظ على المصالح الوطنية:

لقد استفاد الأردن وغيره من البلدان النامية من الأحكام التي تنص على زيادة مشاركة البلدان النامية في تجارة الخدمات كما تم ذكره سابقاً، وهناك عدة شروط قد

شملها تحقيق هذا الهدف ومنها نسبة مشاركة المورد الأجنبي في المشاريع المشتركة وتبين من جداول التزامات الأردن في مجال قطاع النقل وقائمة الاستثناءات من مبدا الدولة الأكثر رعاية أن الأردن قد أخضع الوجود التجاري لملكية الأجنبي بحد أعلى قدره (50%). أما بالنسبة لوجود الأشخاص الطبيعيين فلم يخضعه للالتزام كما يشترط أن يكون خمس الطاقم على السفينة الأردنية أردني الجنسية.

وبالنسبة لقطاع نقل البضائع على الطرق وكما ذكر سابقاً فإن الأردن لم يقدم أي التزام في هذا القطاع.

8 - مجالات التطوير المطلوبة لمجابهة توقعات المنافسة الأجنبية:

إدراكاً لأهمية قطاع النقل البري والبحري على التطور الاقتصادي، واستجابة للمتغيرات الدولية والمحلية في هذا القطاع فقد تم إعداد استراتيجية وطنية للنقل، وتم طرحها على كافة القطاعات ذات العلاقة في المؤتمر الذي عقد بتاريخ 2001/10/8 وتم تبنيها. وتهدف هذه الاستراتيجية إلى تحرير قطاع النقل من القيود والاحتكارات وإفساح المجال لكافة الناقلين للعمل على أسس متكافئة وزيادة قدرته على المنافسة من خلال تطوير بنيته الأساسية ووسائطه وإعادة هيكلته وتعزيز دور القطاع الخاص وإبراز الفرص الاستثمارية في قطاع النقل البري والبحري وحث القطاع الخاص على الاستثمار فيها لرفع الكفاءة الإنتاجية وبكلف اقتصادية تعزز القدرة التنافسية بحيث :

- تتولى وزارة النقل رسم السياسات العامة والإشراف على تنفيذها من قبل الهيئات والمؤسسات المرتبطة بالوزارة.
- يتولى القطاع الخاص عمليات التشغيل وتقديم الخدمات.
- ولإيجاد الإطار التنظيمي والقانوني لتحقيق هذه الأهداف وتوفير البيئة الاستثمارية الجاذبة وتشجيع المنافسة ومنع الاحتكار وتحسين ورفع مستوى الخدمات والسلامة العامة للقطاع وتطبيق المقاييس والمعايير العالمية مراعاة

أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا القطاع فقد تم إصدار عدة قوانين من أهمها :

1- قانون النقل لسنة (2003).

2- قانون النقل العام للركاب لسنة (2001).

3- قانون نقل البضائع على الطرق لسنة (2002).

4- قانون السلطة البحرية لسنة (2003).

كما تم إصدار التعليمات اللازمة لممارسة أعمال النقل المتخصص لنقل البضائع على الطرق، ونظام تنظيم مهام وسطاء الشحن، ونظام ترخيص الناقلين ووسطاء الشحن، وذلك لتحديد المسئوليات والحقوق لكافة أطراف عملية النقل وتنظيم عملية منح التراخيص. وجارى تحديث قانون التجارة البحرية ليواكب تطورات التشريعات البحرية العالمية، وكذلك التعليمات الخاصة بممارسة أعمال وخدمات النقل البحري (الوكالة البحرية، وسيط الشحن البحري، الصيانة والمعاينة البحرية، تشغيل وإدارة السفن .....إلخ) كما يجري العمل لحث القطاع الخاص على تحديث أساطيل النقل وفقاً للمواصفات والمعايير الدولية. وقد تم تعزيز أسطول النقل البري والبحري بوسائط نقل جديدة، وبنفس الوقت طلب من الناقلين تطوير النظم الإدارية والسياسات التشغيلية والاستفادة من نظم تكنولوجيا المعلومات والعناية بالعنصر البشري والتدريب المستمر استجابة للتطورات الكبيرة في نظم النقل وبما يحقق رغبات المستفيدين من خدمات النقل.

كما يجري حالياً التحرير التدريجي لنظام الدور ونظام الأجور وإيجاد الشركات الناقلة المنظمة القادرة على التعامل مع المتغيرات من خلال الإدارة المالية الناجحة وأساليب الاتصال السريع واعتماد مبدأ الأمان والسلامة للبضائع المنقولة واحترام عنصر الوقت في وصول البضائع إلى مقاصدها النهائية.

الفصل الثالث

قطاع النقل في جمهورية مصر العربية
والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS

الفصل الثالث

قطاع النقل في جمهورية مصر العربية
والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS

1- مقدمة:

يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات الخدمية والحيوية المهمة والتي يؤثر مستوى أدائها على جميع القطاعات الأخرى سواء أكانت خدمية أو صناعية أو زراعية أو تجارية، وقد تنامى دور النقل بدرجة كبيرة حيث أصبح من أهم العناصر التي تساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ومن هنا كانت حساسية هذا القطاع لكافة المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ليس فقط على الصعيد المحلي ولكن أيضاً على المستوى العالمي، حيث يؤدي تخفيض تكلفة النقل إلى إحداث زيادة الإنتاج والاستهلاك من خلال تأثير تكلفة الإنتاج وبالتالي أسعار البيع للمستهلكين.

ويتضمن قطاع النقل العديد من الأنشطة، فهناك نقل البضائع، وهناك أيضاً نقل الركاب، كما يتضمن النقل بوسائط مختلفة مثل الجوي والبحري والبري والنهري. ومن الممكن تقسيم النقل البري طبقاً للوسيلة مثل السكك الحديدية والنقل البري على الطرق والنقل بالأنابيب. ومن ناحية مجال الخدمة فهناك النقل داخل المدن، وكذلك النقل بين المدن. وبالنسبة للنوعية فهناك السيارات الخاصة والأجرة والأوتوبيسات بأنواعها المختلفة واللواري وما إلى ذلك، إضافة إلى ذلك فهناك أيضاً الخدمات المساعدة أو المكملة لنشاط النقل كالشحن والتفريغ في الموانئ وتداول الحاويات ومحطات النهايات وأعمال الصيانة والإصلاح والتخزين والتموين بالوقود ومتعهدي النقل وما إلى ذلك. ومن هنا يظهر مدى تغلغل وانتشار الأنشطة المرتبطة بمجال خدمات النقل والصعوبات التي تواجهها الإدارات التنفيذية الحكومية في السيطرة على كافة تلك الأنشطة بما يخدم التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان. ويوضح الملحق (1) تبويب خدمات قطاع النقل طبقاً لتصنيف هيئة الأمم المتحدة.

2 - منظومة قطاع النقل في جمهورية مصر العربية:

لقــد أدى انتشـــار وتشــعب قطاع النقل إلى تعدد الإدارة الحكومية المسئولة عن الإشراف على مقدمي الخدمات على النحو التالي:

أولاً - المسئولية المباشرة:

وزارة الـــنقل: النقل البحري - النقل الطرقي - النقل السككي - النقل النهري - النقل الجماعي للركاب داخل المدن باستخدام مترو الأنفاق.

وزارة الطيران: النقل الجوي

وزارة البترول: النقل بالأنابيب

وزارة الحكـــم المحلـــي: نقل الركاب بوسائل النقل العام داخل المدن - الجمعيات التعاونية لنقل الركاب والبضائع - السيارات الأجرة (السرفيس).

وزارة التموين: الصوامع - المخازن

وزارة الداخلية: التراخيص - تنظيم السير - الحوادث المرورية

وزارة قطـــاع الأعمال العام : الإشراف على نشاط شركات النقل البري والنهري والبحري والخدمات المرتبطة بها.

ثانياً - المسئولية غير المباشرة:

وزارة الـــتجارة الخارجـــية (مصـــلحة الشـــركات): فيما يخص إعطاء تراخيص مزاولة الأعمال التجارية.

وزارة السياحة: إعطاء تراخيص النقل السياحي.

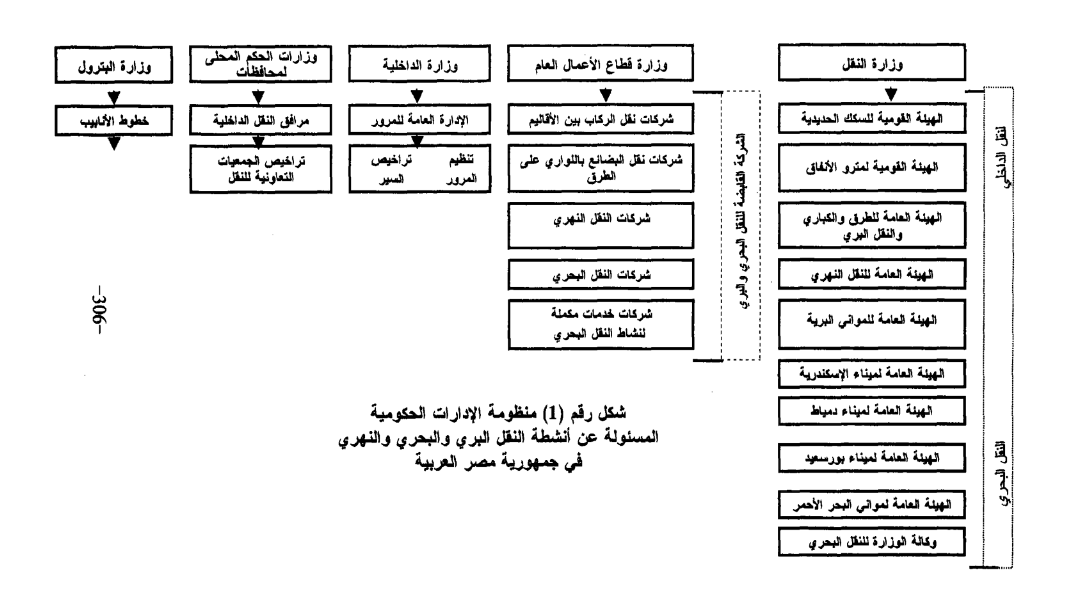
وزارة التعليم: إعطاء تراخيص لنقل الطلاب.

وزارة البيئة: القواعد والنظم البيئية التي تحكم تشغيل مختلف الوسائل.

وزارة المالية: الضرائب (بمختلف أنواعها) - الجمارك.

ومـــن هنا يتبين أنه بالنسبة للأوضاع في جمهورية مصر العربية فإنه فيما يخص الإدارات الحكومـــية التنفيذية المشرفة على قطاع النقل البري والبحري فإن هناك أربع وزارات بالإضـــافة إلى مختلف الأجهزة التنفيذية بوحدات الحكم المحلي على مستوى المحافظات.

ويوضح الشكل (1) : الهيكل التنظيمي لخدمات النقل الداخلي والإدارات الحكومية المسئولة عن مختلف الأنشطة (تراخيص / تشغيل)



شكل رقم (1) منظومة الإدارات الحكومية المسئولة عن أنشطة النقل البري والبحري والنهري في جمهورية مصر العربية

ولكل من هذه الجهات التنفيذية قواعدها الخاصة بمنح التراخيص أو متابعة النشاط طبقاً لما هو مخول لها قانوناً وهي قواعد عامة تغطي كافة الأنشطة ويلتزم بها مورد الخدمة المصري وبالتالي فهي ممتدة لموردي الخدمة الأجانب طبقاً لمبدأ المعاملة الوطنية.

والمهم هنا بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي هي الشفافية في التعامل أي أن يكون على بينة ووضوح بكافة ما عليه من التزامات واشتراطات التشغيل طبقاً لقواعد وأسس واضحة لا تحتمل التأويل والتفسير. ومن هنا فإن نقطة البداية في فتح باب الأسواق أمام موردي الخدمة الأجانب هو موضوع قواعد المعلومات الخاصة بكل ما يتعلق بالقوانين واللوائح والنظم والقرارات التي تحكم التشغيل في القطاع الذي يتاح لموردي الخدمة الأجانب أي الذي تتقدم الدولة بالتزامات محددة بخصوصه.

3 – قطاعات النقل الداخلي وعلاقتها بموردي الخدمة (شكلا 2، 3):

أ- منظومة القطاع:

تتكون منظومة النقل في أي نوعية من خمسة مكونات أساسية هي: شكل (2)

البنية الأساسية للنقل: وهي في حالة السكك الحديدية تتكون من الجسور والسكة والأنفاق ونظم الإشارات والمحطات النهائية والأحواش وما إلى ذلك، وفي حالة النقل البري تتكون من شبكات الطرق والجسور والأنفاق ومحطات النهايات الطرفية والجراجات وما إلى ذلك، وفي حالة النقل النهري تتكون من الأنهار والطرق الملاحية والأهوسة والموانئ النهرية.

أساطيل النقل: يتكون من القطارات واللواري والأوتوبيسات والصنادل النهرية وكافة أنواع المركبات الخاصة والعامة.

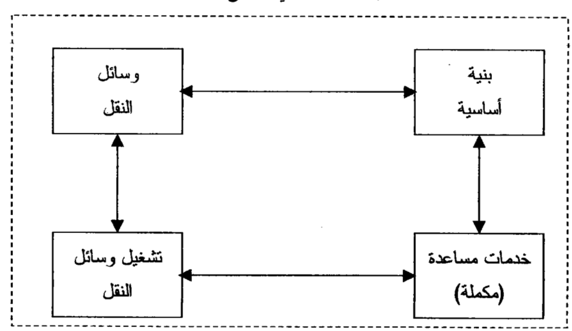
التشغيل: أي تشغيل أساطيل النقل وهذا الأمر إما تقوم به مؤسسات حكومية كما هو الحال في السكك الحديدية أو مؤسسات وشركات قطاع عام أو خاص أو أفراد.

خدمات مكملة: في كافة أنواع النقل بوسائطه المختلفة توجد خدمات مساعدة مثل الصـــيانة والإصلاح والتموين لكافة وسائل النقل والتخزين وخدمات محطات الركاب وخدمات الحجز وخدمات الشحن والتفريغ وخدمات متعهدي أعمال النقل ووكلاء النقل وما إلى ذلك.

الإطـــار التنظيمي: هناك على مستوى كل وسيلة على حدة جهة أو إدارة حكومية (أو أكثر) مسئولة عن كافة ما يخص تنظيم أعمال تقديم الخدمة بهذه الوسيلة بما يكفل تقديمها على الوجه الأكمل بما يخدم الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للدولة.

وهـــذه الإدارة الحكومـــية المعنية هي المسئولة عن وضع كافة ما يخص أعمال الـــنقل بهـــذه الوسيلة المعنية من قواعد ونظم ولوائح في إطار قانوني وبما يعرف في الاتفاقـــيات الدولـــية باســـم الـــنظم (regulations) وهذا الإطار التنظيمي هو المحك الرئيســـي فـــيما يخص بدء ممارسة النشاط أو النفاذ إلى الأسواق Market Access بالنسبة لموردي الخدمة الأجانب.

الإطار التنظيمي لقطاع النقل



شكل (2) مكونات قطاع النقل لكل وسيلة على حدة

وفـيما يلـي نوضـح الأوضـاع فيما يخص خدمات النقل بوسائطه المختلفة في جمهورية مصر العربية.

ب- السكك الحديدية:

الإطـار التنظيمي: السكك الحديدية هي هيئة مستقلة تعمل في ظل القوانين العامة السـائدة فـي الدولة ومن ضمنها القانون رقم (7 لسنة 1985) الخاص بإنشاء الهيئة القومـية للسـكك الحديدية. وتقوم السكك الحديدية بوضع كافة اللوائح والنظم الخاصة بالتشغيل.

البنـية الأساسـية: تمـتلك الهيـئة القومية للسكك الحديدية كافة مكونات البنية الأساسـية مـن خطوط – جسور – كباري – أنفاق – محطات نهايات طرفية – نظم إشارات – مخازن – ورش.

وسـائل الـنقل: تمـتلك السكك الحديدية كافة وسائل وحدات النقل من قاطرات وعربات ركاب وعربات بضائع وقطارات مناورة وأوناش وما إلى ذلك.

التشـغيل : تقـوم السـكك الحديدية بمعرفتها بتشغيل كافة قطارات نقل الركاب والبضائع وتنظيم الحركة وجداول المواعيد وما إلى ذلك.

الخدمـات المسـاعدة: تقـوم السكك الحديدية بجزء كبير من هذه الخدمات مثل صـيانة القاطرات وعربات الركاب والبضائع، كما تقوم أيضاً بالتعاقد مع الغير لتقديم بعـض مـن تلـك الخدمات كصيانة السكة وتركيب الخطوط وخدمات الأكل والنوم وصيانة بعض أنواع العربات وما إلى ذلك.

ج- النقل البري على الطرق:

الإطـار التنظيمـي: وزارة النقل ممثلة في الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري هي الجهة المسئولة عن تنظيم قطاع النقل البري على الطرق (نقل الركاب بين الأقالـيم)، أما النقل البري للبضائع بالشاحنات فإنه يخضع للإطار التشريعي الصادر

عــن وزارة الــنقل مباشــرة. وتشــترك العديد من الإدارات الحكومية الأخرى في الإشراف على هذا القطاع وتنظيمه.

البنــية الأساســية : تمــتلك الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري شبكات البنــية الأساسية للطرق والكباري (وكذلك الأنفاق) فيما بين المدن الرئيسية أي خارج حدود هذه المدن.

وسائل النقل: ليس للهيئة أي علاقة بملكية أسطول المركبات العامل في مجال نقل الــركاب والبضــائع بيــن المــدن وهو مملوك إما لشركات قطاع عام أو خاص أو جمعيات تعاونية أو أفراد.

التشــغيل: لا تقــوم الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري في أي نشاط في مجال تشغيل وسائل النقل.

الخدمــات المســاعدة: لا تقوم الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري بأي نشاط في هذا المجال ولكنها تعطي التراخيص فيما يخص استغلال بعض المواقع على جانبي الطرق الرئيسية.

د- النقل النهري:

الإطــار التنظيمــي: تقوم الهيئة العامة للنقل النهري ممثلة لوزارة النقل في وضع الإطار التنظيمي فيما يخص تقديم خدمات النقل النهري.

البنــية الأساسية: تمتلك وزارة الري والأشغال العامة البنية الأساسية لنهر النيل وكافة فروع النهر والترع والقنوات وكافة أجزاء شبكة النقل النهري وكذلك الأهوسة والقــناطر والخــزانات والسدود، كما تمتلك الهيئة العامة للنقل النهري بعض الموانئ النهرية وساحات للتخزين.

التشــغيل: تقوم الهيئة العامة للنقل النهري بتشغيل الأهوسة فقط. أما كافة وسائل النقل النهري فتقوم بها شركات قطاع أعمال عام أو خاص أو أفراد.

الأسطول: أسطول النقل النهري مملوك بالكامل إما لشركات قطاع أعمال عام أو خاص أو أفراد أو إدارات حكومية.

الخدمات المساعدة: تقوم بها شركات قطاع عام أو خاص أو أفراد.

هـ- النقل العام للركاب داخل المدن:

إدارات الحكــم المحلــي هي المسئولة عن تنظيم خدمات النقل العام داخل المدن والــذي يــتم بوسائل النقل المختلفة وعلى سبيل المثال نستعرض الموقف فيما يخص إقلــيم القاهــرة الكبرى علماً بأن إدارات الحكم المحلي هي التي تمتلك شبكات البنية الأساسية للطرق.

هـــ/1 مترو الأنفاق: تقوم الهيئة القومية للسكك الحديدية – جهاز مترو الأنفاق – بتقديم خدمات نقل الركاب العام داخل إقليم القاهرة الكبرى بمترو الأنفاق.

وهــي تمــتلك البنية الأساسية والأسطول وتقوم بالتشغيل وتضع بمعرفتها الإطار التنظيمــي في كل ما يخص نشاطها والخدمات المساعدة إما تقوم بها بمعرفتها أو عن طريق التعاقد مع شركات أخرى قائمة في البلاد.

هـ/ 2 الأوتوبيسات (الخطوط التنظيمية): تقوم هيئة النقل العام بالقاهرة – تحت إشــراف محافظــة القاهرة – بتقديم خدمات النقل العام للركاب بالأوتوبيسات في إقليم القاهرة الكبرى، إضافة إلى شركة إقليم القاهرة الكبرى لنقل الركاب.

والهيــئة تمــتلك الأوتوبيسات والجراجات وتضع بمعرفتها كافة اللوائح الخاصة بالتشغيل.

هـــ/3 الأتوبيســات الخاصــة: تقــوم هذه الأوتوبيسات بنقل العاملين بالمصالح الحكومــية والشــركات ويصدر بتشغيلها ترخيص صادر إما من المحافظة أو إدارة الطرق التابعة لها.

هـــ/ 4 ســيارات الأجــرة: بكافة أنواعها (بعداد وبدون عداد وبمختلف سعاتها المقعديــة) هــذه عــادة ملكــية فردية ويصدر بها ترخيص صادر من إدارة المرور المعنية.

هـــ/ 5 أتوبيســات الجمعيات التعاونية: يصدر بهذه الجمعيات قرار من إدارات الحكم المحلي المعنية ويصدر بتشغيل الأوتوبيسات ترخيص من إدارات الحكم المحلي المعنية.

هـ/ 6 السيارات الخاصة: يصدر بتشغيلها ترخيص من إدارات المرور المعنية.

شكل (3) مسئوليات الإدارات الحكومية في تقديم خدمات النقل داخل المدن وفيما بين المدن

وسيلة النقل		الجهة الحكومية المسئولة	وضع الإطار التنظيمي	ملكية البنية الأساسية	ملكية أسطول النقل	تشغيل أسطول النقل	تقديم خدمات مساعدة
النقل بالسكك الحديدية		الهيئة القومية للسكك الحديدية	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية جزئية
النقل البري على الطرق بين المدن		الهيئة العامة للطرق والكباري	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور
النقل العام داخل المدن	مترو الأنفاق	الهيئة القومية للسكك الحديدية	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية جزئية
	الأتوبيسات	هيئة النقل العام	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة	مسئولية كاملة
	الأجرة	الإدارة العامة للمرور	مسئولية كاملة	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور
	الخاص	الإدارة العامة للمرور	مسئولية كاملة	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور
النقل النهري		الهيئة العامة للنقل النهري	مسئولية كاملة	مسئولية جزئية	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور	لا يوجد أي دور

مسئولية كاملة ■   مسئولية جزئية ▥   لا يوجد أي دور □

4 – البنية الأساسية للنقل الداخلي:

تــتكون البنـــية الأساسية للنقل الداخلي الذي يربط بين المدن من شبكات الطرق والجســـور والأنفـــاق بالنسبة للنقل البري علي الطرق وكذلك شبكات السكك الحديدية وشبكات النقل المائي الداخلي علي النحو التالي :

أ – البنية الأساسية للطرق:

تتولى الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري مسئولية إقامة وصيانة شبكات الطـــرق المرصـــوفة التـــي تربط بين مختلف مدن وأقاليم البلاد وذلك بما عليها من جســـور وأنفـــاق وخلافـــه، أمـــا بالنسبة للطرق داخل المدن فهي تتبع إدارات الحكم المحلـــي. ويوضـــح الجدول التالي تفاصيل تطور أطوال شبكة الطرق خلال العقدين الماضيين.

جدول (1)

تطور أطوال شبكة الطرق المصرية*

(ك.م)

الجهة التابعة	1981/1980	1986/1985	1991/1990	1996/1995	2001/2000
طرق مرصوفة (هيئة الطرق والكباري)	8365	14305	17000	19067	22000
طرق مرصوفة (المحليات)	6933	12632	18263	21333	23000
إجمالي أطوال الشبكة	15298	26937	35263	40400	45000

* تقارير هيئة الطرق والكباري.

وتنقسم شبكات طرق الهيئة إلي مجموعات مختلفة :

طــرق رئيســية : وهــي طرق مزدوجة الحركة تربط العاصمة وباقي المدن الرئيسية في الوجهين البحري والقبلي، وتتضمن طرق القاهرة الإسكندرية الصحراوي والزراعــي القاهــرة / السويس – القاهرة / الإسماعيلية / بورسعيد – الإسكندرية / مرســي مطــروح – القاهرة / المنصورة / دمياط – القاهرة/العياط / بني سويف – وهذه تتكون إما من حارتين أو ثلاث حارات مرورية في كل اتجاه .

طــرق ســريعة : وهــذه تربط بين عواصم المحافظات وتتكون من حارتين أو ثلاث حارات وبعرض يتراوح ما بين 7.5 : 10.5 متراً .

ويلاحظ بالنسبة لأطوال شبكات الطرق التابعة للهيئة النمو المضطرد خلال فترة الثمانينيات حيث تضاعفت أطوال الشبكة بمعدل زيادة سنوي ثابت قدره حوالي7.5% أمــا فــي العقد الأخير من القرن الماضي فإن الصورة قد اختلفت بدرجة كبيرة حيث وصلت الزيادة خلال هذا العقد إلي حوالي 27.5 % بمعدل سنوي ثابت قدرة 2.3 % ويرجع السبب في هذا الأمر إلي أن الفترة الأولي اتسمت بالتركيز الكبير علي التوسع الأفقي في البنية الأساسية للنقل البري علي الطرق والتي يعتمد عليها الاقتصاد القومي للــبلاد بدرجة كبيرة وتحويل العديد من الطرق الترابية إلي طرق مرصوفة أو زيادة حارات بعض الطرق المرصوفة. أما الفترة الثانية في العقد الأخير من القرن الماضي فقد كان التركيز علي الاستغلال الرأسي لهذه الشبكة بزيادة كفاءة التشغيل ومن ثم فقد هبطت إلي حد ما معدلات التوسع في إنشاءات تلك الشبكة .

ويلاحــظ أيضــا نفــس الاتجاه بالنسبة للطرق المرصوفة داخل المدن والتابعة لإدارات الحكم المحلي في مختلف المواقع في البلاد .

ب – البنية الأساسية للسكك الحديدية:

تــتكون شــبكة خطــوط السكك الحديدية الحالية من 46 خطا بخلاف الخطوط الجــاري إنشــاؤها، ويــبلغ إجمالي أطوال هذه الخطوط حوالي 4570 ك.م بخلاف أطوال خطوط المخازن والفروع والتي تبلغ حوالي 2900 ك.م .

وتنقســم هذه الخطوط من ناحية سرعة القطارات والحمولات المسموح بها إلي ثلاث درجات علي النحو التالي : -

درجة الخط	عدد الخطوط	الأطوال ك.م
أولي	7	1424
ثانية	21	770
ثالثة	28	2372
المجمـــــــوع	**46**	**4566**

خطــوط الدرجـــة الأولي : تزيد سرعة مسير القطارات علي هذه الخطوط عن 100 ك.م/ ساعة وحمولة القطارات اليومية أكبر من 40 ألف طن ك.م / يوم .

خطــوط الدرجة الثانية : تتراوح سرعة مسير القطارات علي هذه الخطوط ما بيــن 60 – 100 ك.م/ســاعة والحمولة اليومية ما بين 15 – 40 ألف طن . ك.م / يوم .

خطــوط الدرجة الثالثة : سرعة مسير القطارات علي هذه الخطوط أقل من 60 ك.م / ساعة.

تقــدر طاقة الخطوط الحالية بنحو 1950 قطار ركاب ، 480 قطار بضائع في الــيوم الواحــد ومعظــم الخطــوط (31) خطا يعمل عليها كل من قطارات الركاب والبضائع .

وهــناك تسعة خطوط مخصصة فقط لقطارات الركاب، ثلاثة خطوط مخصصة فقــط لقطــارات البضائع، وتنقسم الشبكة إلي مجموعتين من الخطوط، الأولي: وهي خطــوط مــزدوجة وتبلغ أطوالها 2006 ك.م، وباقي الخطوط جميعها خطوط مفردة، وجميع الخطوط ذات بعد قياسي 1.435 متر بين القضيبين .

جـ - البنية الأساسيه لشبكات النقل النهري:

يعتبر النقل النهري في مصر أقدم الوسائل استخداما حيث كان يستخدم في نقل المسلات من الحجر الجرانيتي من مناطق أسوان إلي باقي مناطق الوادي والدلتا، وكذلك تم نقل أحجار الأهرامات من منطقة بني سويف إلي الجيزة .

تتكون شبكة الطرق الملاحية من نهر النيل وفروعه وبعض الترع والرياحات ويبلغ إجمالي أطوال شبكة الطرق الملاحية حوالي 3500 ك.م – وتقسم هيئة النقل النهري شبكة الطرق الملاحية إلي ثلاث درجات وفق المعايير الفنية الموضحة بجدول رقم (2)

جدول (2)
المعايير الفنية للمجاري المائية

(الأبعاد بالمتر)

الخـــواص	درجة الطريـق الملاحـي			
	درجة أولي		درجة ثانية	درجة ثالثة
	نهر النيل	باقي الطرق		
الخلـوص الهوائـي من منسوب المياه السـائد حـتى أوطـى نقطـة بكمرات الكوبري (متر)	13	6	3.5	2.5
كوبري متحرك				
فتحة ملاحية واحدة بعرض لا يقل عن	35	35	1	8
فتحتين ملاحيتين بعرض لا يقل عن	12	12		
أقصى غاطس ملاحي	1.8	1.8	1.5	1.0
أقل عمق للمياه	2.5	2.5	1.8	1.25

وفيما يلي أهم خصائص شبكة الطرق الملاحية :

أولا – طـرق ملاحـية درجة أولى : تصلح لمسير وحدات السفن الآلية بحمولة تصـل إلـي 910 طـن (وحدة مزدوجة) وبأطوال تتراوح ما بين 90 ، 100 متر وعـرض 7.5 مـتر وغاطس بعمق 1.8 متر ويبلغ إجمالي أطوال هذه المجموعة من الطـرق الملاحـية 1500 ك.م (بخلاف قناه السويس) منها 1300 ك.م في الوجه القبلي، 200 ك.م في الوجه البحري وهي تنقسم إلي خمسة أجزاء .

- أسـوان وادي حلفـا عبر بحيرة ناصر (بطول يتراوح ما بين 300 ، 350 ك.م) .
- السد العالي / أسوان بطول حوالي 26 ك.م .
- أسوان – القاهرة عبر نهر النيل بطول حوالي 1000 ك.م .
- القاهرة / الإسكندرية عبر الرياح البحري وترعة النوبارية بطول 222 ك.م.
- بورسعيد / الإسماعيلية (عبر قناة السويس) بطول حوالي 160 ك.م .

ثانـياً – طرق ملاحية درجة ثانية: وهي تصلح للوحدات النهرية الآلية الصغيرة بغاطس حتى 1.5 متر وحمولة حتى 80 طنا وتبلغ أطوالها 382 ك.م

ثالـثا – طـرق ملاحـية مـن الدرجة الثالثة: وهي طرق فرعية يقدر إجمالي أطوالها بحوالي 839 ك.م منها 369 ك.م بالوجه القبلي، 470 ك.م بالوجه البحري .

إضـافة إلي شبكات النقل النهري الملاحية فإن هناك مجموعة كبيرة من الأهوسة حيث تعتبر النقاط الحاكمة لسيولة حركة الملاحة النهرية .

5 – أسطول النقل البري علي الطرق:

يوضـح الجـدول (3) تطـور أعداد مختلف نوعيات المركبات علي مدار السبع سنوات المالية من عام 1995 حتى عام 2001 طبقا لإحصاءات الإدارة العامة للمرور الـتابعة لـوزارة الداخلـية. ومـن هذا الجدول يتبين ما يلي : (وذلك بخلاف أعداد الدراجات النارية -الموتوسيكلات) .

أ – تطور الأعداد:

فـــي خـــلال هذه الفترة أي ست سنوات زاد إجمالي أعداد المركبات المسجلة في الــبلاد مـــن2.1 ملـــيون إلي 2.7 مليون مركبة بمعدل سنوي قدرة حوالي 100 ألف مركبة تقريبا، إلا أنه يلاحظ تذبذب هذه الزيادة بين سنة وأخري ووصلت إلي أقصاها عام 1998 حيث كانت 6.7 % ثم تراجعت في السنة الأخيرة إلي حوالي 3.4 % .

جدول (3)
تطور أعداد المركبات بمختلف أنواعها

(ألف سيارة)

السنة	النوعيـــة				المجموع	نسبة الزيادة السنوية(%)
	خاصة	بضائع	أوتوبيس	أجرة		
1995	1314	497	38	254	2103	
1996	1373	512	41	266	2192	4.3%
1997	1425	532	44	277	2770	3.6%
1998	1513	542	46	292	2393	6.7%
1999	1571	581	47	299	2498	4.4%
2000	1664	595	53	304	2616	4.7%
2001	1724	619	55	308	2706	3.4%

ب – تركيب الأسطول:

يلاحـــظ أن غالبية أعداد المركبات هي السيارة الخاصة وتصل نسبتها إلي 64% مـــن إجمالي أعداد المركبات المسجلة، وإذا أضفنا إلي السيارة الخاصة أعداد السيارة الأجرة فإن هذه النسبة تصل إلي 75 %من إجمالي أعداد السيارات المسجلة يلي. هذه الأعـــداد، سيارات نقل البضائع وهي أيضا تمثل بمفردها نسبة ليست قليلة حيث تصل إلـــي 23 %مـــن إجمالـــي الأعداد إلا أنه تلاحظ أنه طبقا لدراسات سابقة فإن النسبة

العظمـــي مـــن هـــذه الأعـــداد (ما يزيد عن 70%) هي من نوع السيارات البيك آب بحمولـــة لا تـــزيد عن ثلاثة أطنان أما الأتوبيسات (وهي ذات سعة مقعديه 25 فيما فوق) فهي لا تمثل أكثر من 2% من أعداد المركبات المسجلة.

جـ - ملكية السيارة:

طـبقا لدراســـات الـــنقل لإقلـــيم القاهرة الكبرى (CREATS) التي أعدتها هيئة المعونـــة اليابانـــية عام2002 فإن المتوسط العام لملكية السيارة في ج . م . ع عام 1999 كـــان 37.5 مركـــبة/ 1000 نسمة، أما بالنسبة للسيارة الخاصة بمفردها فقد كانـــت ملكيـــتها 27.7 مركـــبة/1000 نســـمة. ويلاحظ التفاوت الشديد بين مختلف المحافظـــات في ملكية السيارة الخاصة حيث تصل إلى 91 في القاهرة، أما في قليوب فهي 10 مركبة / 1000 نسمة.

6 - نقل الركاب بين الأقاليم :

يـــتم انتقال الركاب بين الأقاليم بكافة وسائل النقل الجماعي والخاص حيث يقوم النقل الجماعي بالدور الأكبر في هذا النشاط. وتتضمن وسائل النقل الجماعي كلا من السكك الحديدية - شركات نقل الركاب بين الأقاليم والجمعيات التعاونية لنقل الركاب- إدارات الـــنقل ببعض وحدات الحكم المحلي - بعض هيئات النقل العام للركاب داخل المدن، وذلك إضافة إلي سيارات الأجرة، وهذه كلها وسائل نقل عام أي بأجر. وهناك أيضـــا المركبات المملوكة للشركات والتي تقوم بنقل العاملين بها في بعض الرحلات الســـياحية، بالإضافة إلي الأوتوبيسات التي تعمل في مجال السياحة، ثم تأتي بعد ذلك وســـيلة النقل الخاصة وهي السيارات المملوكة للأفراد. وسنقوم بتوضيح دور كل من هذه الوسائل علي حدة في نقل الركاب بين الأقاليم .

أ - توزيع نقليات الركاب علي الوسائل المختلفة وتوقعاتها مستقبليا:

في الدراسات التي قامت بإعدادها الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل بوزارة الـــنقل تم الوصول إلي الأرقام التالية فيما يخص توزيع النقليات علي الوسائل المختلفة

وتوقعاتهـــا حـــتى عـــام 2012 آخذاً في الاعتبار معدل نمو قدره 6.5 % في الناتج القومي الإجمالي منذ عام 1992 .

جدول (4)

توزيع النقليات بين وسائل نقل الركاب المختلفة بين الأقاليم

(ألف راكب / يوم)

الســـــنة	الأعـــــــــداد			
	السيارة الخاصة	النقل العام الأتوبيسات/ الأجرة	السكك الحديدية	المجموع
1992	197	823	1000	2020
1997	254	1060	1382	2697
2002	332	1382	1668	3382
2012	562	2338	2816	5716
النسبة المئوية لنصيب كل وسيلة عام 2002	%9.8	%40.9	%49.3	%100

ويبين الجدول (4) الدور المهم الذي تقوم به السكك الحديدية في نقل الركاب في الـــبلاد حيـــث يصل نصيبها إلي حوالي 50% من إجمالي أعداد الركاب المنقولة بين الأقاليم وتعتبر هذه النسبة من أعلى النسب علي المستوى العالمي، فهي تنقل حاليا ما يزيد عن 1.6 مليون راكب / يوم وهذا رقم ضخم للغاية. وقد يعود هذا الأمر إلي أن هـــذه الأرقـــام تتضـــمن أيضـــا نقل الركاب بالسكك الحديدية للمسافات القصيرة من الضـــواحي إلى كل من العاصمة والإسكندرية وهذه المجموعة من الركاب التي تتنقل بصفة يومية من محال إقامتها إلي أماكن عملها .

وسنوضح فيما يلي تفاصيل نقل الركاب بالسكك الحديدية وعلي الطرق البرية .

ب – نقل الركاب بالسكك الحديدية:

توجد بالسكك الحديدية أربعة أنواع من الخدمة:

درجـــة أولى مكيفة – درجة ثانية مكيفة – درجة ثانية غير مكيفة – درجة ثالثة غير مكيفة.

أما بالنسبة لقطارات الركاب فيوجد ثلاثة أنواع رئيسية هي : –

قطارات سريعة : وهي القطارات التي تقف بمحطات عواصم المحافظات وتصل سرعتها إلي 120 ك.م/ساعة.

قطـــارات مراكـــز : وهي القطارات التي تقف بمحطات المراكز والمدن المهمة وتصل سرعتها إلي 90 ك.م / ساعة.

قطارات محلية : وهي القطارات التي تقف بجميع المحطات، وذلك إلي جانب قطـــارات النوم مكيفة الهواء والتي تسير ما بين القاهرة / الأقصر / أسوان / السد العالي .

تطور حجم الحركة:

فـــي خـــلال الفـــترة من العام المالي 90 / 91 إلي 97 / 98 زاد إجمالي عدد الـــركاب مـــن 613 إلـــى 801 ملـــيون راكب / سنة بمعدل زيادة سنوي يصل في المتوســـط إلـــي حوالي 4% سنويا كما زاد أيضا إجمالي أحجام الركاب المنقولة من حوالـــي 41 إلـــى 57 بلـــيون راكب ك.م سنويا بمعدل زيادة يصل إلي حوالي 5% سنويا.

ويلاحـــظ أن هـــذه الأعداد تشمل بالإضافة إلي أعداد الركاب المنقولة بين المدن ركاب الضواحي (ولا تشمل أعداد ركاب مترو الأنفاق) .

وطـــبقا للدراسات التي قامت بإعدادها وزارة النقل فإنه من المتوقع زيادة أعداد الركاب المنقولة بالسكك الحديدية في الفترة من 1996 إلي 2012 بمقدار 50% .

المشاكل التي تعاني منها السكك الحديدية :

إن أخطـــر المشاكل التي تواجهها السكك الحديدية في مصر هي تدني الإيرادات مقارنـــة بالتكاليف فالهيئة القومية للسكك الحديدية طبقا لقانون إنشائها لا يجوز لها أن تـــرفع أجور النقل بمعرفتها مباشرة، بل عليها الرجوع في هذا الشأن إلى المستويات السياسية الأعلى في مجلس الوزراء ليقرر ما يراه مناسبا في هذا الشأن .

ومـــن ثـــم فـــإن السكك الحديدية تعتبر من الهيئات القليلة التي دأبت الدولة على دعمهـــا بكافة الإمكانيات من تخصيص الاستثمارات والإعفاء من الديون وسد العجز المالـــي. وفـــي خـــلال الخطتين الاستثماريتين السابقتين 97/92 ، 97 /2002 بلغت متوسطات الاستثمارات المخصصة للسكك الحديدية حوالي مليار جنيه سنويا .

وتوضح النتائج المالية للتشغيل العجز السنوي المستمر بين إيرادات ومصروفات السكك الحديدية كما هو موضح في الجدول رقم (7).

جدول (5) النتائج المالية للسكك الحديدية

2000 / 1999

البند	الإيرادات (مليون جنيه)	المصروفات بما فيها الإهلاك (مليون جنيه)	الفائض/العجز (مليون جنيه)	نسبة التغطية (%)
نقل الركـــاب	460.2	817.2	(357.2)	%56.3
نقل البضائع	225.1	439.4	(104.3)	%68.3
المجموع	685.3	1146.6	(461.5)	%59.7

ويبيـــن هـــذا الجـــدول بجلاء مدى انخفاض إيرادات السكك الحديدية عن التكلفة الفعلية للتشغيل. وترجع أسباب هذا الوضع إلي ما يلي : -

- تدني أجور النقل بدرجة كبيرة (للركاب والبضائع).

- الزيادة الكبيرة في أعداد العمال (ما يقرب من 80 ألف رجل / 5 آلاف ك.م خطوط).
- عدم توافر الاستثمارات الخاصة بالتطوير .
- مشاكل داخلية (النواحي الإدارية – التسويق – العنصر البشري ... إلخ) .
- عـــدم توافـــر المرونة الكافية لاتخاذ القرارات (النواحي القانونية / العلاقات مع مختلف الإدارات الحكومية الأخرى / العلاقات مع العملاء) .

جـ – النقل البري للركـــاب بين المدن:

جـ -1 - مقــدمة

تقـــوم بخدمات النقل العام للركاب فيما بين المدن العديد من الجهات منها ما هو قطاع أعمال عام ومنها ما هو قطاع خاص على النحو التالي:

- **شركات تقدم خدمات منتظمة للنقل:**

(شـــركات أوتوبيس شرق الدلتا ، غرب الدلتا ، الوجه القبلي ، وسط الدلتا ، الاتحاد العربي للنقل البري) .

- **الجمعيات التعاونية لنقل الركاب (قطاع خاص).**
- **شركات قطاع خاص .**
- **السيارة الأجرة السرفيس (قطاع خاص).**
- **شركات أخرى (سياحة – خاصة لنقل العاملين بالشركات)**

هذا بالإضافة إلي الدور المهم الذي تقوم به السيارة الخاصة في هذا المجال .

جـ – 2- توزيع الرحلات علي وسائل النقل المختلفة:

فـــي دراسة قامت بها كلية الهندسة / جامعة عين شمس لحساب وزارة النقل عام (2002) أوضـــحت أن إجمالـــي أعداد الرحلات للركاب التي تتم يوميا بين المدن تصل إلي 2.3 مليون رحلة موزعة طبقا لما هو موضح في الجدول رقم (6).

جدول (6)

توزيع أعداد الركاب بين المدن (2002)*

(ألف راكب/يوم)

البنـــــد	الوسـيلة						
	ملاكي	تاكسي أقاليم	ق.أ.ع	محافظات	سوبرجيت	أخرى	المجموع
عـدد رحلات الأفراد (ألف)	359	1.166	336	18	3.5	430	2312
النسـبة المئوية	15.5%	50.4%	14.5%	0.8%	0.2%	18.6%	100%

- دراسـة سياسـات نقل الركاب بين المدن – كلية الهندسة جامعة عين شمس (2002).

وقد أوضحت هذه الدراسة أيضا أنه من المنتظر أن تصل أعداد الركاب المنقولة يومـيا إلى حوالي 3.77 مليون راكب / ك.م أي بزيادة تصل إلي 63% خلال العشر سنوات القادمة .

ويتبيـن مـن هـذه الأرقام الدور الرئيسي الذي تقوم به السيارة الأجرة (تاكسي السـرفيس) في نقل الركاب بين المدن حيث إنها تقوم بنقل ما يزيد عن نصف إجمالي أعـداد الركاب المنقولة علي الطرق، أما الخطوط المنتظمة لنقل الركاب بالأتوبيسات بيـن المـدن فإنهـا لا تقوم بنقل سوى حوالي 15% من إجمالي تلك الأعداد أي أن السـيارة الأجـرة تقـوم بـنقل ثلاثـة أضعاف أعداد الركاب التي تقوم بها خطوط الأتوبيسـات المنـتظمة – وهذا عكس الاتجاهات السائدة في معظم دول العالم وذلك نظـرا للمشـاكل الجمـة التـي تنتج عن استخدام مثل هذه الوسيلة سواء من مشاكل مرورية أو أمنية أو من ناحية السلامة علي الطرق .

أما السيارات الخاصة والتي تصل نسبتها إلي 64% من إجمالي أعداد المركبات المسـجلة علي مستوى الجمهورية فإنها لا تقوم بنقل سوى حوالي 15% من إجمالي أعداد الركاب المنقولة بين المدن، وبالتالي فهي أساسا للاستخدام داخل المدن .

جـ- 3 – خدمات شركات الأوتوبيس:

كمـا سـبق وأن اتضح فإن هناك أربع شركات قطاع أعمال عام تابعة للشركة القابضة للنقل البري والبحري تقوم بتقديم خدمات نقل الركاب المنتظمة بالأوتوبيسات بيـن المـدن، إضـافة إلى شركة الاتحاد العربي للنقل البري وتمتلك، هذه الشركات الخمس فيما بينها حوالي 2700 أوتوبيس كما هو موضح في الجدول رقم (7).

جدول (7)

أعداد أوتوبيسات شركات نقل الركاب بين الأقاليم

موزعة طبقا لمستويات الخدمة (2000)

نوعية الخدمة	شرق الدلتا	وجه قبلي	غرب الدلتا	وسط الدلتا	الاتحاد العربي	المجموع
بولمان	51	46	36	-	127	260
مميز	37	42	51	27	-	157
مكيف	323	304	158	126	-	911
حجز/اقتصادي	442	326	204	384	-	1356
المجموع	853	718	449	537	127	2684

وتقوم هذه الشركات بتشغيل أربعة مستويات للخدمة :

خدمـة الـبولمان : وهذه أعلي درجة خدمة تقدمها الشركات وتم استخدامها منذ عـام 96 / 97 وتتمـيز بفخامـة التجهيز من الداخل وهي مكيفة وتحتوي علي كافة الكماليات .

خدمـة المميـز : وهي تلي البولمان وبدرجة فخامة أقل نسبيا منها والبعض به دورة مياه .

خدمة المكيف : وهي ذات تجهيز داخلي جيد وليست بها دورات مياه وتوجد بها شاشات عرض

خدمـــة الاقتصـــادي : وهي خدمات غير مكيفة وتعمل بتعريفة مخفضة تراعي البعد الاجتماعي .

يلاحـــظ أن نسبة التشغيل تختلف من خدمة إلي أخري وتتراوح ما بين 46% - 74% بالنســبة للخدمات الاقتصادية ، ما بين 80%- 95% بالنسبة للخدمات المكيفة وما فوقها وبمتوسط عام لكافة أنواع الخدمات يصل إلي حوالي 75% .

وتــبلغ أعــداد الركاب المنقولين بالشركات الأربعة التابعة للشركة القابضة عام 2000 / 2001 حوالـــي 109 ملـــيون راكب منهم حوالي 55 % تم نقلهم بالخدمات الاقتصـــادية والباقي بالخدمات الأخرى، كما يتراوح المسير السنوي للمركبة الواحدة فـــي المتوسط ما بين 180 - 100 ألف ك.م / سنه للخدمات البولمان والاقتصادي علي التوالي .

وفـــي ذات العـــام المالـــي حققت الخدمات المكيفة (ثلاثة مستويات) بالشركات الأربـــع فـــائض تشغيل بلغ حوالي 60 مليون جنيه، كما حققت الخدمات الاقتصادية عجـــزا مالـــيا قـــدرة 27 مليون جنيه وبالتالي فإن صافي الفائض الإجمالي للشركات الأربعـــة وصل في ذلك العام المالي (2000 / 2001) إلي مبلغ وقدره حوالي 33 مليون جنيه.

ويعتـــبر هـــذا العـــائد متدنـــيا بدرجـــة كبيرة إذا ما قورن برأس المال المستغل للشـــركات الأربـــع سواء بالنسبة للأصول الثابتة والأسطول الذي تقدر قيمته بحوالي 1500 مليون جنيه، وتعاني شركات نقل الركاب أيضا من مشاكل عدة أهمها :

- مشاكل إدارية ومالية ومحاسبية متعددة .
- الارتفاع الكبير في التكلفة المالية للأصول .
- تعدد الأنشطة (تشغيل / تسويق / صيانة الأسطول)
- العمالة الزائدة (حوالي 5 – 6 عمال لكل أوتوبيس)

- الالتزام بتشغيل الخدمات الاقتصادية بتعريفات متدنية .
- صـــعوبة توافـــر الاســـتثمارات اللازمة للتوسع في تقديم الخدمات – تجديد الأسطول – متطلبات الصيانة .

جـ - 4 - خدمات السيارة الأجرة (تاكسي السرفيس) بين الأقاليم :

كمـــا ســـبق أن اتضح فإن هذه النوعية من الخدمة تقوم بنقل ما يزيد عن نصف أعـــداد الركاب المنقولة بكافة وسائل النقل البري بين المدن، ومن ثم فإنه يجب النظر بإمعـــان إلـــي كافة خصائص هذه الخدمة إلا أنه بالرغم من هذا الدور الرئيسي الذي تقـــوم به هذه الوسيلة فإنها طبقا للقوانين السائدة لا تخضع للإشراف من وزارة النقل وهي تخضع فقط للجهة التي تصدر عنها الترخيص بالتشغيل (الإدارة العامة للمرور) عـــلاوة علي إشراف عام من إدارات الحكم المحلي فيما يخص تنظيم مواقف النهايات وتحديد أجور النقل .

وبالـــنظر إلـــي أهمـــية هذه الخدمة فقد تجاوزت إدارة المرور عن التقيد بالسعة المقعديـــة وســـمحت بتشغيل السيارات حتى سعة 14 راكباً باعتبار أنها سيارة أجرة بالـــنفر ، وطبقا للدراسات التي أعدت في هذا الشأن فإن حوالي نصف أعداد سيارات الأجـــرة المسجلة تعمل في خدمات النقل ما بين المدن أي أنه على مستوى القطر فإن هـــناك حوالي 120 – 150 ألف مركبة بسعات مقعدية تتراوح ما بين 7 – 14 راكباً تعمل في هذه الخدمة .

وهـــذه الخدمـــة بلا شك تؤدي دوراً أساسيا في نقل الركاب بين المدن ويقوم بها القطـــاع الخاص دون أي دعم من الدولة وعلي العكس فإن هناك ضريبة تفرض علي التشـــغيل، إضـــافة إلي الرسوم التي تدفع في محطات القيام وهناك ميزات عديدة لهذه الخدمة أهمها : -

المـــرونة : فهـــي تعمـــل علي مدار الساعة طوال ساعات الليل والنهار وطبقا للطلب :

- من الممكن أن تخدم من الباب إلي الباب .
- رخص الأسعار نسبيا عن أجور الأوتوبيسات .
- أكثر قبولا بالنسبة لفئات عديدة من المجتمع .
- لا تعتمد علي الدولة في النواحي المالية .
- إلا أنه من ناحية أخرى فإن لها أيضا مشاكلها من ناحية :
- الازدحام المروري الناجم عن زيادة الكثافة المرورية علي شبكات الطرق .
- متطلبات إقامة ساحات ضخمة داخل وحول المدن لمواقف الانتظار .
- صعوبة تنظيم هذه الخدمة داخل مواقف الانتظار .
- مشاكل الأمن والامان داخل محطات الانتظار .
- الارتفـــاع الكبير في الحوادث المرورية نتيجة تجاوز السرعة المقررة وعدم خبرة ودراية السائق .
- الضـــغوط الكبـــيرة علي السائق للعمل ساعات متواصلة لتحقيق أقصي عائد ممكن مما يؤدي إلي زيادة كبيرة في نسبة الحوادث .

ومـــن ثم فإن هناك مطلبا أساسيا لكافة المعنيين بالنقل وهو أهمية وضرورة تنظيم هذه الخدمة.

7 – نقل الركاب داخل المدن (القاهرة الكبرى):

يقوم بتقديم خدمات النقل العام للركاب داخل إقليم القاهرة الكبرى الجهات التالية:

هيـــئة الـــنقل العـــام : وهي هيئة حكومية تابعة لمحافظة القاهرة وتقوم بتشغيل شبكة خطوط الأوتوبيسات لتغطي القاهرة الكبرى، بالإضافة إلي خدمات نهرية محددة (الأوتوبيس النهري) .

شـــركة أوتوبيس القاهرة الكبرى : وهي شركة قطاع أعمال عام تحت إشراف محافظة القاهرة .

جهـــاز تشـــغيل مترو الأنفاق : ويقوم بتشغيل شبكات مترو الأنفاق ويتبع وزارة النقل .

السكك الحديدية : تقوم بتشغيل بعض خطوط الضواحي.

القطاع الخاص : يقوم بتقديم نوعيات متعددة من الخدمة.

التاكسي السرفيس : سيارات ميكروباص سعة 14 راكبا.

الجمعـيات التعاونية لنقل الركاب : وتقوم بتشغيل مركبات بسعات مختلفة حتى 30 راكب .

التاكسي بالعداد : سيارات بحد أقصي أربعة ركاب.

وفيما يلي توضيح لبعض معالم كل من هذه الوسائل علي حدة : -

أ - هيئة النقل العام + (شركة أوتوبيس القاهرة الكبري)

تمتلك الهيئة والشركة أسطولا ضخما من الأوتوبيسات بمستويات مختلفة وسعات مقعديـــة مـــتعددة مـــنها المكـــيف ومنها العادي ومنها الميني باص وفي خلال العشر سنوات الماضية في الفترة من 1991 حتى عام 2000 كانت هناك التغييرات التالية في هذه الخدمات : -

أعداد الأوتوبيسات: زادت من 3700 إلي 4400 وحدة .

أطوال الشبكة: زادت من 6100 إلي 10100 ك.م .

أعداد ركاب التذاكر : انخفضت من 3.4 إلي 2.75 مليون راكب / ك.م .

(نسبة السيارات الصالحة للتشغيل 73%)

النتائج المالية للتشغيل :

يوضـــح الجدول رقم (8) النتائج المالية للتشغيل لمختلف النوعيات من المركبات لهيئة النقل العام.

جدول (8)
النتائج المالية للتشغيل لهيئة النقل العام بالقاهرة (99 / 2000)

الوسيلة	المبالغ (مليون جنيه)		نسبة الإيرادات المصروفات
	إيراد التذاكر	المصروفات	
الأوتوبيسات	191.661	533.812	% 35.9
الأوتوبيسات المكيفة	7.104	12.480	% 56.9
الميني باص	63.398	74.052	% 85.6
الترام	4.799	55.301	% 8.7
الأوتوبيس النهري	0.939	3.490	% 26.9
مترو مصر الجديدة	7.949	60.399	% 12.9
المجموع	275.847	739.534	% 37.3

وتوضح هذه النتائج الفروقات الكبيرة بين المصروفات والإيرادات التي وصلت في ذلك العام إلي ما يقرب من نصف مليار جنيه وأن الإيرادات بصفة عامة لا تغطي سوى حوالي أقل من 40 % من المصروفات، وبالطبع يرجع الأمر في هذا الشأن إلي : -

- انخفاض أجور النقل العام للركاب .
- مشاكل إدارية في التشغيل .
- العمالة الزائدة بدرجة كبيرة .
- مشاكل فنية من ناحية نوعية المركبات وأسلوب الصيانة وما إلي ذلك .
- تشغيل خطوط للمدن الجديدة والضواحي والأطراف والتي لا يتوافر عليها الطلب بدرجة مقبولة مما يعني خسارة كبيرة في تشغيلها .

ب – مترو الأنفاق:

بدأ تشغيل خطوط مترو الأنفاق في القاهرة ابتداء من عام 1987

الشبكة : يوجد خطان

الخط الإقليمي: حلوان – مبارك – المرج بطول 43.7 ك.م

الخــط الحضــري الأول : شبرا – تحرير – جامعة القاهرة – المنيب بطول 21 ك.م.

وهناك مجموعة خطوط أخري جاري دراستها ومنها : –

خــط امــبابة المطار : مدينة نصر / الأهرام – مدينه نصر / شبرا – معادي / شــبرا تتمــيز خطوط مترو الأنفاق بالسرعة والسعة العالية حيث تصل سرعة الخط الأول (التجارية) إلي 39 ك.م / ساعة، والثاني إلي 32 ك.م / ساعة، وذلك بالمقارنة إلــي سرعة متوسطة لمسير الأوتوبيسات علي الطرق تقدر بحوالي 12 / 18 ك.م / ساعة وتبلغ السعة القصوى لكلا الخطين ما يلي :

السنة	1987	94 / 93	98 / 97	2001/2000
أعداد الركاب مليون/سنة	120	312	512	665

وفي مايو 2001 وصلت أعداد الطلب علي نقل الركاب بمترو الأنفاق إلي :

الخط الإقليمي : 1.325 مليون راكب / يوم

الخط الحضري الأول : 0.720 مليون راكب / يوم

من المعروف أن نسبة المشغولية في مترو الأنفاق لمدينة القاهرة تقدر بحوالي 6 ركاب/ متر مربع، بينما هي في أوربا تصل في المتوسط إلى 4 ركاب / متر مربع .

وتشــير النــتائج أيضا إلي أن فترة الذروة القصوى هي من الساعة الثامنة إلي الســاعة التاســعة صــباحا، وفــترة ذروة أخرى ولكن بدرجة أقل من الساعة الثالثة والســاعة الرابعة بعد الظهر . ويوضح الجدول رقم (9) النتائج المالية للتشغيل علي مدار أربع سنوات.

جدول (9)
تطور النتائج المالية للتشغيل

البنـــــــد	السنة الماليـــة			
	97/96	98/97	99/98	2000/99
إجمالي الإيرادات (مليون جنيه)	114.2	136.9	157.9	188.8
متوسط سعر التذكرة (قرش)	49.6	53.8	54.5	54.7
إجمالي المصروفات (مليون جنيه) بما فيها الإهلاكات	213.2	360.0	415.1	443
نسبة الإيرادات إلي المصروفات (%)	% 53.6	%38.0	%38.0	%42.6

ويوضـــح هـــذا الجـــدول ارتفاع الهوة بين المصروفات والإيرادات حيث كانت حوالـــي 100 ملـــيون جنيه عام 96 / 97 وارتفعت إلي 254 عام 99 / 2000. كما يلاحظ أيضا أن المصروفات قد تضاعفت تقريبا خلال ذات الفترة، بينما الإيرادات قد زادت فقط بنسبة 65% كما توضح هذه النتائج أن متوسط تكلفة الرحلة في عام 99 / 2000 كـــان يعادل حوالي 0.16 دولار / رحلة طولها حوالي 16.3 ك.م وتعتبر هذه أرخص أجور السفر إذا ما قورنت بمثيلاتها في مختلف دول العالم .

جـــ - تاكسي السرفيس:

يقوم بهذه الخدمة القطاع الخاص وتبلغ أعداد المركبات العاملة والمسجلة في كل مـــن القاهـــرة / الجـــيزة / القليوبية (القاهرة الكبرى) حوالي 20 ألف مركبة بسعة مقعدين من 11 إلي 14 راكبا تخدم حوالي 337 خطا وتعمل من حوالي 149 محطة نهايات منتشرة علي كافة مناطق إقليم القاهرة الكبرى .

بالنســـبة لأعمار هذه النوعية فإن 60 %منها يقل أعماره عن 5 سنوات وحوالي 30 % من 5 – 10 سنوات والباقي أكثر من 10 سنوات .

والغالبـــية العظمي من هذه المركبات مملوكة لفرد واحد وهو في الغالب السائق الذي يقودها وتبلغ أعداد الركاب اليومية بهذه الوسيلة حوالي 6.5 مليون راكب / يوم في إقليم القاهرة الكبرى .

د – **الجمعيات التعاونية:**

ظهــرت في الفترة الأخيرة ما يسمى بالجمعية التعاونية لنقل الركاب في وحدات الحكــم المحلــي ويصرح لها بنقل الركاب بمركبات تصل سعتها إلى 30 راكباً وكل جمعــية يلــزم أن تمــتلك مــا لا يقــل عن 20 أوتوبيساً وكلها ملك أفراد داخل هذه الجمعيات وهذه توجد في بعض المحافظات دون الأخرى .

وعلي سبيل المثال ففي محافظة الجيزة وحدها توجد بها 7 جمعيات تعاونية (من 357 عضــو بمعــدل 50 عضواً في كل جمعية) تمتلك فيما بينها 656 أوتوبيساً (عام 2000) وتقوم بالعمل علي 13 خطاً داخل محافظة الجيزة .

وتبلغ أعداد الركاب بهذه الوسيلة حوالي 126 ألف راكب / يوم .

التخصيص علي مستوى الوسيلة Modal Split:

أظهــرت الدراسة التي تمت مؤخرا في وزارة النقل (CREATS 2002) النتائج التالية بالنسبة لتوزيع الرحلات علي مختلف وسائل النقل داخل إقليم القاهرة الكبرى.

جـــــدول (10)

توزيع الرحلات علي مختلف وسائل النقل يوميا

(%)

الوسيلة	أوتوبيسات النقل العام	مترو الأنفاق	السيارة الأجرة بالعداد	تاكسى السرفيس (ميكروباص)	السيارة الخاصة	أوتوبيسات خاصة	أخــري	المجموع
النسبة المئوية (%)	19	11	7	36	17	7	3	% 100

ويتبين من هذا الجدول الدور المهم الذي يقوم به تاكسي السرفيس (الميكروباص) والــذي يعــادل دور أوتوبيســات الــنقل العام ومترو الأنفاق والسيارة الأجرة بالعداد (مجتمعة) الأمر الذي يدعو إلي الاهتمام الكبير بهذا الدور .

8 – نقل البضائع بين المدن:

هــناك عناصر عديدة لها تأثيرها المباشر علي قطاع النقل في البلاد ومن أهمها ما يلي : –

- بالــرغم مــن المساحة الضخمة للبلاد (حوالي مليون ك.م مربع) فإن الجزء المعمور من هذه المساحة هو في حدود 4– 5 % من إجمالي تلك المساحة .
- مازالت الزراعة تمثل عنصرا مهما في الاقتصاد القومي .
- الفجوة الكبيرة بين الصادرات والواردات والاعتماد علي الخارج في كثير من الأمــور الأساسية (المواد الغذائية – الصناعة – الخامات) الأمر الذي أدى إلــي أن الــنقل عــادة في اتجاه واحد من الشمال إلي الجنوب ويقل النقل في الاتجاه العكسي بدرجة كبيرة .
- تمركــز الصناعات حول القاهرة الكبرى إضافة إلى ثقل العاصمة من الناحية الاقتصــادية والاجتماعية والسكانية جعل معظم الرحلات في نقل البضائع تقع أو تصب في هذا الإقليم .
- قصــر المسافة النسبية بين القاهرة والموانى (الإسكندرية / دمياط/ بورسعيد /الســويس) من 120 إلي 200 جعل السكك الحديدية في وضع غير تنافسي وبالــرغم من هذا فإنه تتوافر في البلاد – بخلاف كافة الدول العربية الأخرى – كافة وسائط النقل الطرقي – سككي– نهري بالإضافة إلي النقل بالأنابيب .

ونوضح فيما يلي بعض معالم قطاع النقل في البلاد:

أ – التجارة الخارجية:

تمثل التجارة الخارجية عنصرا رئيسيا بالنسبة لحجم المنقول من البضائع وتعطي مؤشــرا واضــحا علــي معدلات النمو ويوضح الجدول (11) تطور أحجام البضائع

المخـــتلفة (واردات/ صـــادرات) علـــي مختلف مواني البلاد ومن المعلوم أن هناك خمس مواني رئيسية علي البحرين المتوسط والأحمر وهي : -

الإســـكندرية / الدخيلة – دمياط – بورسعيد – السويس – سفاجا، بالإضافة إلي بعض المواني الثانوية كميناء نوبيع علي خليج العقبة وميناء السويس .

ويوضح هذا الجدول أنه خلال عشر سنوات زادت حجم التجارة الخارجية للبلاد بمقدار 86% أي بمعدل سنوي يصل في المتوسط إلى حوالي 6.5% .

وتنقسم هذه البضائع إلي مجموعات على النحو التالي : (2000)

- حبوب (قمح وذرة) حوالي 11.5 مليون طن .
- أتـــربة وخامات معدنية (أسمنت / فوسفات / فحم / حديد خردة) : حوالي 13 مليون طن.
- بضائع وحاويات حوالي 14 مليون طن .
- أسمدة وأملاح حوالي 1.0 مليون طن.
- بضائع ذات طبيعة خاصة حوالي 1.5 مليون طن.

ويتبين من هذا الأمر أن البضائع الصب (Bulk) تصل أوزانها إلي حوالي 25 مليون طن وهذه البضائع تناسب في طبيعتها (من ناحية رخص التكاليف) النقل إما بالســـكك الحديدية أو النقل النهري، وباقي البضائع تناسب النقل باللواري علي الطرق ومـــن الأمور المهمة التي تؤخذ في الاعتبار بالنسبة للتجارة الخارجية موضوع النقل بالحاويـــات حيث إن الاتجاه العالمي هو التوسع في النقل بهذه الوسيلة وتعتبر المحور الأساسي للنقل بالنسبة للبضائع العامة في النقل البحري والنقل البري علي السواء.

وفـــي الفترة من 1990 إلي 1999 زادت أعداد الحاويات المتداولة علي مواني البلاد علي النحو التالي : -

1990 : واردات وصادرات 231 ألف   ترانزيت 114 ألف حاوية IEU

1999 : واردات وصادرات 785 ألف   ترانزيت 684 ألف حاوية IEU

وتبيـــن هذه الأرقام أن أعداد الحاويات المتداولة بالنسبة للتجارة الخارجية للبلاد (واردات / حاويـــات) قـــد زادت خلال تسعة أعوام بما يزيد عن ثلاثة أمثال وبمعدل ســـنوي ثابـــت يصـــل في المتوسط إلي 14 %(وهذا المعدل يزيد عن ضعف المعدل السنوي للزيادة في التجارة الخارجية بصفة عامة).

وكذلك الأمر بالنسبة لحاويات الترانزيت فقد زادت ستة أضعاف خلال تلك الفترة لأن الزيادة في أعداد الحاويات بهذا القدر هو أمر طبيعي في ضوء التوجهات العالمية الســـائدة إلا أن هذا الأمر له انعكاسات أيضا علي قطاع النقل الداخلي في البلاد وذلك للـــتعامل مـــع الحاويات وذلك فيما يخص محطات التداول ومتطلبات الشحن والتفريغ والأرصفة والساحات :

- **النواحـــي الإجرائـــية:** وبـــالذات المعـــاملات الجمركـــية وسرعة إنهاء تلك الإجراءات في اقرب فرصة .
- **ســـاحات داخلـــية :** مجهـــزة لاســـتقبال تلك الحاويات لسرعة إنهاء الشحن والتفريغ.
- **أساطيل النقل:** مجهزة خصيصا لنقل الحاويات.

وفـــي غـــياب مـــنظومة مـــتكاملة للتعامل مع الحاويات فإن الهدف من استخدام الحاويـــات لا يمكـــن تحقيقه وعلي العكس فإن الاقتصاد القومي يتحمل أعباء إضافية تفوق كثيرا العائد من استخدام الحاويات .

جدول (11) (*)

تطور التجارة الخارجية علي الموانى المصرية

لفترة عشر سنوات (1990 / 2000)

السنة	حجم البضائع الجافة (مليون طن)			معدل النمو السنوي(%)	معدل نمو(**) حجم التجارة العالمية
	واردات	صادرات	المجموع		
1990	20.4	2.4	22.8		
1991	18.7	2.7	21.4	(-6.2) %	
1992	18.9	3.7	22.6	5.6%	
1993	20.6	4.0	24.6	8.8%	
1994	23.0	4.0	27.0	9.8%	
1995	25.6	3.8	29.4	8.9%	9.1
1996	28.4	4.9	33.3	13.3%	6.5
1997	31.5	4.8	36.3	9.0%	10.1
1998	35.0	4.3	39.3	8.3%	4.2
1999	36.7	4.0	40.7	3.6%	5.3
2000	38.2	4.3	42.5	4.0%	12.4

(*) الدليل الإحصائي للنقل البحري – بنك معلومات وزارة النقل البحري.

(**) صندوق النقد العربي (التقرير السنوي).

تطور حجم حركة البضائع بين المدن:

يبين الجدول (12) تفاصيل أوزان البضائع المنقولة بين المدن منذ عام 1979 وحتى عام 1997، وكذلك تقديراتها للأعوام التالية حتى عام 2012. ويتبين من هذا الجدول الطفرة التي ظهرت علي أوزان البضائع المنقولة حتى عام 1982 بمعدلات غير مسبوقة بما يزيد عن 15% سنويا في المتوسط – ويلاحظ أن هذه الفترة هي امتداد لفترة الانفتاح الاقتصادي التي شهدتها البلاد ابتداء من عام 1974 حيث أخذت

التجارة الخارجية والداخلية للبلاد تنمو بمعدلات غير متوقعة، أما الفترة التي تلي ذلك من عام 1982 إلي 1992 فقد شاهدت استقرارا للأوضاع الاقتصادية، وأخذت معدلات النمو في حجم المنقول تأخذ مسارا مخالفا ووصلت إلي 2.5% سنويا في المتوسط، أما الفترة من عام 1992 وما بعدها فقد بدأت الدولة تطبيق برنامج الخصخصة منذ عام 1991 وأخذت معدلات التجارة الخارجية تنمو بدرجة كبيرة مرة أخري وانعكس ذلك علي كافة الأنشطة الصناعية والزراعية والإنتاجية في البلاد مما ارتفع بمعدلات النمو في حجم التجارة الداخلية إلي 5.2%.

ومن الملاحظ أيضا من هذا الجدول أن متوسط مسير البضائع المنقولة قد تزايد خلال فترة حوالي 20 عاما من حوالي 60 ك.م إلي 68 ك.م تقريبا .

من ناحية أخري تشير التقديرات إلي أن معدلات النمو خلال الفترة القادمة من 2002 حتى 2012 ستأخذ في الاستقرار التدريجي بالنسبة للبضائع المنقولة بين مختلف أجزاء البلاد وتصل إلى حوالي 3.8 % سنويا .

جدول (12)

تقدير حجم حركة البضائع المنقولة بين المدن

البند	*1979	*1982	*1992	*1997	**2002	**2012
وزن البضائع المنقولة (مليون طن)	82.6	130-0	178.3	234.0	301.0	454.0
حجم البضائع المنقولة (مليون طن.ك.م)	14.2	21.8	29.4	38.2	49.2	72.3
معدل الزيادة السنوي (%)		15.5%	2.5%	5.2%	5.3%	3.8%

* أرقام فعلية طبقا لدراسات النقل القومي.

** أرقام تقديرية في دراسة (تطوير نقل البضائع بالسكك الحديدية 2001) .

جدول (13)

توزيعات النقليات (التخصيص) *
بين وسائل النقل المختلفة

(مليون طن)

السنة	النقل البري علي الطرق	النقل بالسكك الحديدية	النقل النهري	المجموع
1992	165.5	9.6	3.2	178.3
وزن %	92.8%	5.4%	1.8%	100%
1997	218.8	12.0	3.2	234.0
وزن %	93.5%	5.1%	1.4%	100%
2002	283.8	14.0	3.2	301.0
وزن %	94.3%	4.7%	1.0%	100%
2012	463.8	14.0	3.2	454.0
وزن %	96.2%	3.1%	0.7%	100%

* ذات المراجع في الجدول السابق

توزيع النقليات :

- يوضح الجدول (13) توزيع النقليات على مختلف وسائل النقل الداخلي لعام 1992 وتوقعاتها حتى عام 2012 ويتبين من هذا الجدول ما يلي :
- بالرغم من الارتفاع النسبي في تكلفة النقل البري مقارنة بالسكك الحديدية والنقل النهري فإن النقل البري باللواري علي الطرق وبصفة عامة يستحوذ علي النصيب الأكبر من النقليات .
- يعتبر النقل النهري الوسيلة المناسبة للعديد من المواد المنقولة وبالذات البضائع السائبة (صب Bulk) مثل القمح – الفوسفات – الفحم الحجري وما

إلـــي ذلك، إلا أن النقل بهذه الوسيلة يعاني من مشاكل ملحة سواء منها ما هو خاص بالمجري الملاحي أو الأهوسة أو الوحدات الملاحية أو أسلوب الشحن والــتفريغ ومـــا إلـــي ذلك. ومع عدم وجود مشروعات محددة لحل مثل هذه المشـــاكل فـــإن هـــذا القطاع لن يتمكن من زيادة نصيبه من النقليات بل علي العكـــس فـــإن بعض الدراسات تشير إلى احتمال تضاؤل حجم النقليات بالنقل النهري في حالة استمرار الأوضاع كما هو عليه .

- كذلـــك الأمر بالنسبة للسكك الحديدية وبالرغم من أهميتها الكبيرة من الناحية الاقتصـــادية لتكالـــيف الـــنقل فـــنجد أن دورها في النقليات هو محدود للغاية والســـكك الحديديـــة فـــي مصر بصفة عامة تركز خدماتها علي النقل البري للـــركاب ومن ثم فإن نقل البضائع يأتي في المرتبة الثانية في إطار الاولويات وذلك بعكس العديد من السكك الحديدية في معظم الدول الأوربية والذي يصل نصـــيبها فـــي نقليات البضائع ما بين 20-30%. ومن المعلوم أن قطاع نقل البضـــائع بالنســـبة للسكك الحديدية هو القطاع الذى يستطيع أن يحقق التوازن المطلـــوب بين الإيرادات والمصروفات بعكس خدمات الركاب والتي غالبا ما تحقـــق خســـائر بنسب متفاوتة ومن ثم فإن السكك الحديدية ستستمر في هذه الأوضاع في الانكماش النسبي في دورها في النقليات الخاصة بالبضائع .

- إن الـــدور الرئيسي في نقليات البضائع بين مختلف أنحاء البلاد سيقع بلا شك علـــي عبء خدمات النقل البري بالشاحنات علي الطرق بالرغم من المشاكل المرتـــبطة بهـــذه الوســـيلة سواء من النواحي الاقتصادية (ارتفاع في التكلفة) والمشـــاكل المرورية (زيادة كبيرة في حركة السيارات علي الطرق)، أو من النواحـــي البيئية (ارتفاع معدلات الغازات المنبعثة)، أو ارتفاع نسب الحوادث المـــرورية وأخيرا بالنسبة للاقتصاد القومي والدعم الكبير الذي تتحمله الدولة من واقع فرق أسعار بيع الوقود (السولار) بالمقارنة لأسعار السولار عالميا ويقـــدر هـــذا الدعم بالنسبة لقطاع النقل بصفة عامة (بضائع / ركاب) بعدة مليارات من الجنيهات سنويا .

الوضع المؤسسي لقطاع نقل البضائع بالشاحنات علي الطرق :

بصفة عامة توجد مجموعتان من وسائل النقل تقوم بمهام نقل البضائع بين المدن:

- **وحدات شحن ثقيلة :** 12 طناً وما فوقها حتى 25 طناً.

وهـذه تعمـل أساسا بين المدن وبالذات بين منطقة القاهرة الكبرى وموانى البلاد وباقي عواصم المحافظات .

- **وحدات شحن متوسطة :** من 3 أطنان إلي 12 طناً.

وهذه تعمل على شبكات التوزيع بين مختلف عواصم المحافظات

ويتكون الإطار المؤسسي للجهات العاملة في هذا المجال على النحو التالي :

شـركات قطاع أعمال عام : توجد خمس شركات قطاع أعمال (تم خصخصتها عـام 1998 إلا أنهـا مازالت مرتبطة بشكل أو بآخر بالشركة القابضة للنقل البحري والبري) .

وهـذه الشركات هي النقل المباشر – النقل البري للبضائع – النقل الثقيل – أعمال الـنقل – نقـل البضائع وتمتلك كل منها ما يتراوح من 200-400 شاحنة كلها ذات الحمـولات الثقيلة وبعض القلابات (حمولة 25 طناً) وتقوم هذه الشركات بنقل حوالي 7% من إجمالي أحجام البضائع المنقولة .

الجمعـيات التعاونية لنقل البضائع : تشكل هذه الجمعيات القوة الحقيقية للنقل في الـبلاد حيث توجد 25 جمعية (على مستوى المحافظة) والجمعية ما هي إلا إطار عام تنظيمـي ينضـم إلـيه طواعـية كل من يملك شاحنة نظير اشتراك سنوي محدد. وقد وصـلت أعداد الأعضاء المنضمين إلي هذه الجمعيات في عام 1992 حوالي 13100 عضو، وتقوم هذه الجمعيات بنقل حوالي 30% من أحجام البضائع المنقولة .

شـركات تمـتلك أساطيل نقل خاصة بها : على عكس الاتجاه في الدول الأوربية فـإن العديـد من الشركات الصناعية والإنتاجية بصفة عامة تمتلك أساطيل خاصة بها

وتقــوم بــنقل مستلزمات الإنتاج أو المنتجات النهائية إلى أماكن التوزيع، وتقدر نسبة البضائع المنقولة بهذه الأساطيل حوالي 37 % من إجمالي أحجام البضائع المنقولة بين المدن. وتتراوح نوعيات الأسطول المملوك لهذه الشركات ما بين المتوسط والثقيل .

القطـــاع الخـــاص : (شــركات أو أفــراد) لا توجد قيود علي نشاط الأفراد أو الشــركات في قطاع نقل البضائع بين المدن. ومعظم هؤلاء الأفراد يعملون في نشاط خـــارج الجمعـــيات التعاونية ويكون نشاطهم بالتعاقد المباشر مع العميل أو من خلال وسيط (متعهد نقل) .

ويقـــدر حجم مساهمة هذه المجموعة في إجماليات نقل البضائع بين المدن بحوالى 26 % .

مجالات نقل البضائع:

- هناك عدة مجالات لنقل البضائع بالشاحنات على الطرق في البلاد أهمها : -
- نقل الصادرات والواردات عبر الموانى البحرية .
- نقل المنتجات الزراعية .
- نقــل مــواد البــناء (أســمنت – حديــد تسليح – أخشاب – زلط ورمال من المحاجر – طوب – سيراميك وأدوات صحية ..... إلخ) .
- نقل منتجات صناعية .
- نقل منتجات غذائية (والمواد المبردة) .
- نقل الوقود السائل .

دور وزارة النقل :

لا توجــد أيـــة قـــيود علـــى ممارسة نشاط خدمات نقل البضائع بالشاحنات على الطـــرق، وتضـــع وزارة الـــنقل (الهيـــئة العامـــة للطرق والكباري والنقل البري)

الاشـــتراطات الخاصـــة بمواصفات الشاحنات (من ناحية الأبعاد والأوزان والأحمال المحورية) .

ويـــتم الترخيص من الجهات المختصة من وزارة التجارة لممارسة نشاط تجاري. وتهتم وزارة النقل – بالاشتراك مع الإدارة العامة للمرور – بتطبيق القانون من ناحية أوزان وحمـــولات الشـــاحنات وأبعادهـــا مـــن خلال المراجعة في محطات الأوزان المحورية التي تم إنشاؤها في مواقع مختلفة على شبكة الطرق المصرية .

9 – مجـــالات التطويـــــر:

إن المقصـــود هنا هي مجالات التطوير المتاحة بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي في ضوء ما تبيحه الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

أ – السكك الحديدية:

أ-1 الإطار المؤسسي:

إن الســـكك الحديديـــة المصرية طبقا للوضع القانوني القائم لا تسمح لمورد خدمة خارجي (وطني أو أجنبي) بتشغيل خدمات نقل ركاب أو بضائع بصورة مباشرة. وقد اتجهـــت السكك الحديدية في مختلف الدول الأوربية في مجال خصخصة أنشطتها إلى فصـــل المنشآت الثابتة (خطوط السكك الحديدية والإشارات والمحطات وما إلي ذلك) عـــن التشغيل وسمحت للقطاع الخاص بتشغيل قطارات ركاب وبضائع علي حد سواء علي خطوط تمتلكها جهات أخرى.

وتحتاج السكك الحديدية في مصر إلى نظرة شاملة في الأوضاع القانونية السائدة لمواكـــبة التطورات العالمية السائدة في مجال فصل الأنشطة وبما يتواءم مع الظروف والأوضاع المحلية السائدة .

أ-2 نقل البضائع :

أوضـــحت البـــيانات الـــواردة في هذه الدراسة مدى ضحالة الدور الذي تقوم به الســكك الحديديـــة فـــي نقل البضائع في البلاد بخلاف الأوضاع في معظم دول العالم الأخـــرى. وبالتالـــي فـــإن هناك مجالا كبيرا لتطوير هذه الخدمات، فالطلب على نقل البضـــائع بالسكك الحديدية موجود ويتزايد مع الوقت إلا أنه لأسباب خارجية وأخرى داخلـــية (خاصـــة بالسكك الحديدية ذاتها) لا تأخذ السكك الحديدية نصيبها من نقليات البضائع .

ومن الممكن لمورد الخدمة الأجنبي المساهمة مع السكك الحديدية في رفع نصيبها من نقليات البضائع بأحد المجالات التالية : -

- **إدخـــال نوعـــيات جديدة** أو التوسع في طاقة النقل لبعض الأنواع المحددة من البضائع مثل الحاويات – البضائع المبردة – البضائع الصب الجافة (الهوبر).
- **إدخال خدمات جديدة** : النقل المشترك Combined Transport – من الباب للباب
- **التسويق** : البحث عن عملاء جدد .
- **تطويـــر الـــنظم الحالية** : الاستفادة بما تتيحه تكنولوجيا المعلومات .I.T من تقنيات لرفع كفاءة التشغيل .

أ-3 الخدمات المساعدة والمكملة للسكك الحديدية:

لقـــد أخـــذت ســـكك حديد مصر خطوات كبيرة في سبيل التعاون مع العديد من الشـــركات الأجنبـــية العالمية لتقديم خدماتها في مجالات مختلفة وذلك عن طريق إما التعاقد من الباطن أو بإنشاء شركات مشتركة .

ومـــن المطلوب التوسع في هذا المجال بما يغطي كافة متطلبات السكك الحديدية، ونوضح فيما يلي (علي سبيل المثال) بعض المجالات الإضافية :

التعاون في مجال تكنولوجيا المعلومات:

نظم الحجز المسبق – المتابعة الإلكترونية لحركة القطارات – التحكم في مسير القطارات – تخطيط الحركة وجداول مسير القطارات – النظم المالية والمحاسبية – نظم المخزون .. إلخ

في مجال تطوير الخدمات :

- تطوير عربات الركاب بما يمكن من التوسع في الخدمات المتميزة .
- تطوير نظم الإشارات بما يتيح طاقة إضافية لخدمة نقل الركاب أو البضائع .
- تعديل التخطيط الهندسي للمحطات لإمكان زيادة أعداد الوحدات بالقطار الواحد .
- تعديل التخطيط الهندسي في بعض الخطوط بما يمكن من زيادة سرعات المسير .

التوسع في إنشاء الشركات المشتركة:

- إدارة ورش الصيانة الخاصة بوحدات الجر .
- إدارة ورش صيانة عربات الركاب .
- إدارة ورش صيانة عربات البضائع .
- الاستغلال الأمثل للأراضي الفضاء التي تملكها السكك الحديدية .
- تطوير محطات الركاب النهائية بغرض تقديم خدمات تجارية وترفيهية وفندقية للركاب وللجمهور .
- تسويق خدمات نقل البضائع .
- أعمال نظافة عربات الركاب .
- صيانة المحطات والمنشآت الثابتة الخاصة بالركاب والعاملين .
- صيانة المنشآت المعدنية والخرسانية (الكباري – الأسقف ... إلخ) .

- أعمال التصميمات الإنشائية والمعمارية لمختلف المنشآت .
- الإدارة المشـتركة لمراكـز التدريـب بهدف رفع كفاءة العاملين المهنيين – الحرفييـن – العمالـة المهرة – الإداريين – الماليين – التدريب التحويلي بما يخدم سد الاحتياجات الملحة للهيئة .

ب – النقل البري علي الطرق (بين المدن):

ب-1 نقل الركـــاب:

- من الممكن لمورد الخدمة الأجنبي أن يساهم في تقديم خدمات في هذا المجال بأسلوبين :

– **الأول** : تقديـم خدمـات علـى محاور جديدة بخلاف الشبكة القائمة أو لخدمـة مـناطق عمرانـية جديـدة أو خدمات ذات نوعية مختلفة عن الخدمات السائدة .

– **الثانـي** : الاشـتراك مع الشركات القائمة (صاحبة الامتياز على مختلف شبكات الخطوط) عن طريق :

- التوسـع فـي الطاقة الحالية المتاحة لهذه الشركات (إضافة جديدة للأسطول القائم) .
- تقديم خدمات ذات مستويات مختلفة .
- تحديث الأسطول المتاح لدى تلك الشركات

ب-2 نقل البضائع:

يعتـبر هـذا المجال من المجالات المتاحة بدرجة كبيرة لموردي الخدمة المحليين والأجانب على حد سواء، ومن الممكن المساهمة في عدة أنشطة أهمها :

- النقل المبرد للمواد الغذائية.
- نقل المواد الخطرة .

- نقل البضائع الصب الجافة.
- نقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة.
- القلابات والأوناش.
- نقل الحاويات.

ب-3 الخدمات المساعدة والمكملة للنقل البري على الطرق:

يعتبر هذا المجال أيضاً من المجالات المتاحة بدرجة كبيرة لموردي الخدمة المحلية والأجانب ومن أهمها :

- محطات الركاب النهائية Terminals بنظام BOT أو ما شابهه .
- أعمال متعهدي النقل .
- محطات التموين بالوقود على الطرق السريعة .
- خدمات صيانة أسطول النقل .
- أعمال الإنقاذ السريع وسحب وقطر المركبات .
- محطات خدمات المسافرين على الطرق السريعة .

جـ - نقل الركاب داخل المدن:

لقد بدأت محافظة القاهرة مؤخرا السماح للقطاع الخاص (في شكل شركات) بالدخول في هذه الخدمات ، وبالتالي فإن المجالات المتاحة هي :

- تقديم خدمة متميزة مختلفة عما تقوم به هيئة النقل العام .
- خدمة مناطق عمرانية جديدة .
- إنشاء وإدارة مواقف انتظار السيارات متعددة الطوابق (BOT) .
- إنشاء وإدارة المحطات النهائية للركاب (BOT) .
- التعاون مع جهاز مترو الأنفاق في تقديم الخدمات المساعدة والمكملة .

هـذا مـع الأخـذ في الاعتبار أن دخول مورد الخدمة الأجنبي في كل من هذه الخدمـات يخضـع للشروط العامة التي وضعتها مصر في جداول الالتزامات الأفقية وذلك في مجالات الاستثناء من شروط MFN وطبقا للشروط الخاصة بأسلوب توريد الخدمة المحدد في هذه الجداول .

الفصل الرابع

أوضاع قطاع النقل

في الجمهورية العربية السورية

في ضوء الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

الفصل الرابع

أوضاع قطاع النقل في الجمهورية العربية السورية
في ضوء الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

1- مقدمة:

تأتي تجارة خدمات النقل البحري والبري والجوي على رأس قائمة الخدمات التي تحظى بأهمية خاصة بالنسبة لدول المنطقة، ولما كان انضمام أي دولة ما إلى منظمة التجارة العالمية يترتب عليه أن تقبل هذه الدولة جميع الاتفاقات في جولة أورجواي كصفقة واحدة فإنه يتعين على هذه الدولة أن تتعرف على ما يمكن أن تتمتع به من حقوق، وما يترتب عليها من التزامات على النحو المنصوص عليه في كافة الاتفاقات بحيث تحقق أكبر استفادة ممكنة من هذه الاتفاقات وفق مقتضيات هيكل تجارتها الخارجية. وبالتالي لابد من الاستفادة من الفرص والتقليل من المخاطر من أجل دفع عمليات التطور والتنمية المستدامة في المنطقة، ويتطلب هذا إزالة العقبات وخاصة تلك المتعلقة بخدمات النقل وحركة البضائع و الركاب في المنطقة وعبر الحدود.

لم تنضم الجمهورية العربية السورية إلى الآن إلى منظمة التجارة العالمية، ولكن تتم التحضيرات وخلق الأجواء للتمهيد الصحيح والموجه لهذا الانضمام. ونستعرض في هذه الدراسة الوضع الحالي لخدمات النقل البري و البحري في سوريا ومجالات النشاطات المطلوبة ومجال التطوير المطلوب أيضاً.

تهدف هذه الدراسة إلى استعراض أهم المتغيرات على الصعيد المحلي، ومحاولة استقراء الآثار المحتملة لها على قطاع النقل، والتطور الذي قد يحصل في تقنيات النقل عند الدخول في اتفاقيات منظمة التجارة العالمية وهو النظام الوحيد الذي يحكم قواعد وإجراءات التجارة العالمية بين ما يزيد عن 135 دولة تشكل تجارتها الخارجية أكثر من 90 % من حجم التجارة العالمية.

و نظراً لأن هذه الدراسة مقصورة على الآثار المحتملة لاتفاقيات منظمة التجارة العالمية على قطاع النقل فلن يتم التطرق إلى الجوانب الأخرى لتأثير تلك الاتفاقيات على سوريا.

2 - قطاع النقل في الجمهورية العربية السورية:

تتركز المهمة الأساسية لقطاع النقل على صعيد الاقتصاد الوطني في تأمين النقل والانتقال للبضائع والركاب فيقوم بدور الربط بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك والتصدير والاستيراد وحركة العبور للبضائع وبين التجمعات السكانية بعضها البعض حيث يتولى تأمين انتقال الأشخاص.

ويوفر قطاع النقل الشروط و الظروف الملائمة لعمل قطاعات الاقتصاد الوطني الإنتاجية والخدمية، ويضيف إلى الإنتاج قيمة مضافة تزيد من قيمة السلع والبضائع المنقولة ويحقق غايات المتنقلين بوصولهم إلى مقاصدهم وتأمين مصالحهم.

ويربط هذا القطاع والقطاعات الاقتصادية الأخرى علاقة متبادلة تتجلى بالتأثير المتبادل بينه وبينها، حيث إن إحداث أي تنمية في القطاعات الاقتصادية يجب أن ترافقها أو تسبقها تنمية قطاع النقل، ويعتبر قطاع النقل الشرايين التي تربط بين سوريا وبلدان العالم؛ حيث لا يمكن تصور أي شكل من أشكال التعاون أو التكامل بدون توفر مقومات الاتصال بالنقل أو الانتقال.

2-1 مهام قطاع النقل في سوريا:

أ - تطوير وتأمين أعمال نقل الركاب البري والبحري والجوي وتنظيمها وتحديث وسائلها بما يتماشى مع تطور المجتمع ونموه وحركة السفر والسياحة في سوريا.

ب - تطوير وتأمين أعمال نقل البضائع براً وبحراً وجواً وتنظيمها بما يتلاءم مع التطور الاقتصادي في سوريا وتوسع حركة المبادلات التجارية والنقل العابر.

جـ - إنماء وتطوير ورفع مستوى مختلف وسائل النقل بما يفي حاجات سوريا، والعمل على توسيع وتعزيز أسطول النقل البحري والجوي والبري (طرقي وسككي) والنقل الداخلي.

د - تنسيق العمل بين الإدارات والمؤسسات والشركات والهيئات التي تمارس أعمال النقل والخدمات المتعلقة به والعمل على تطويرها وتحقيق التكامل فيما بينها.

هـ - الاشتراك مع الجهات المختصة في تحديد تعريفات وأجور النقل وبصورة عامة معالجة كل ما يتعلق بقضايا النقل والمركبات.

2-2 معدلات النمو في الخطة الخمسية التاسعة (2001 – 2005) لقطاع النقل والمواصلات:

أ - معدل نمو قطاع النقل بحسب الاستراتيجية 5 % سنوياً.

ب - تحقيق تطور في معدل نمو الاقتصاد الوطني 3.4 % سنوياً.

جـ - تحقيق تطور في معدل النمو المستهدف في قطاع النقل و المواصلات 2.2 % سنوياً.

د - المتحقق على المستويين القطاعين العام و الخاص لقطاع النقل و المواصلات:

- قطاع العام 6.8 % سنويا
- القطاع الخاص 1.3 % سنوياً

هـ - الاستثمارات المرصودة في قطاع النقل 106,440,042,000 ليرة سورية.

في عام 2002 تحقق ناتج محلي إجمالي بنسبة 130% عن المخطط في عام 2002 وبزيادة قدرها 58 % عن عام 2001 حيث بلغ مجمل الناتج المحلي الإجمالي

13 مليار ليرة سورية في نهاية عام 2002 مقابل 8.3 مليار ليرة سورية في نهاية عام 2001 .

3- الوضع المؤسسي لقطاع النقل:

تقع على عاتق وزارة النقل مسئولية تجهيز أساطيل النقل بكافة أنواعه، وآلية هذا النقل بعد صدور المرسوم التشريعي رقم 93 لعام 1974 حيث أخضع نقل البضائع والركاب داخل سوريا وإلى خارجها إلى اختصاص وزارة النقل.

3-1 نقل البضائع:

تم إنشاء مكاتب تختص بشئون نقل البضائع كما يلي :

- مكاتب تنظيم أمور نقل البضائع داخل سوريا و إلى خارجها للسيارات الشاحنة العامة التي يزيد وزنها القائم عن 3500 كغ، وبلغ عدد هذه المكاتب (12) مكتباً في محافظات :

دمشق و ريفها – حمص – حماه – حلب – ادلب – اللاذقية – طرطوس – الرقة – الحسكة – دير الزور – درعا – السويداء. و يشرف على عمل كل مكتب مجلس إدارة .

3-2 نقل الركاب:

يتم نقل الركاب ضمن سوريا وإلى خارجها وفق القطاعات القائمة بالنقل من خاص وعام ومشترك وتعاوني.

3-3 النقل داخل المدن:

نقل المواطنين بين أحياء المدينة بشكل مستمر بواسطة :

1- سيارات الركوب المتوسطة (الميكروباصات) العائدة إلى القطاع الخاص.

2- سيارات الركوب الكبيرة (الباصات) العائدة للقطاع العام.

3- السيارات السياحية الصغيرة (العمومية) العائدة للقطاع الخاص.

3-4 النقل ضمن المحافظات:

بين مركز المحافظة و الريف أو بين مناطق الأرياف و تمارسه وسائل النقل التالية:

أ - السيارات الباص و الميكروباص العائدة للقطاع الخاص.

ب - السيارات الباص و الميكروباص العائدة للقطاع التعاوني.

جـ - السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص.

3-5 النقل بين المحافظات:

و تقوم به:

أ - السيارات الباص والميكروباص العائدة للأفراد أو لشركات الاستثمار القطاع الخاص.

ب - السيارات الباص والميكروباص العائدة لشركات القطاع المشترك .

جـ- السيارات الباص والميكروباص العائدة للقطاع التعاوني .

د - السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص .

هـ - السكك الحديدية على محاور (دمشق - حلب) ، (دمشق - اللاذقية) ، (حلب - الحسكة).

3-6 النقل الخارجي:

النقل بين سوريا والدول العربية والأجنبية وبالعكس. وتقوم به:

أ - السيارات الباص والميكروباص العائدة للأفراد ولشركات الاستثمار العاملة

ب - في النقل المنتظم السياحي (قطاع خاص).

جـ- السيارات الباص و الميكروباص العائدة لشركات القطاع المشترك.

د - السيارات السياحية العمومية العائدة للقطاع الخاص.

ويتم تنظيم النقل إلى خارج القطر استنادا إلى الاتفاقيات الثنائية الدولية المبرمة بين سوريا والدول الأخرى.

3-7 النقل بالسكك الحديدية:

يتم الإشراف على نقل البضا ئع والركاب عن طريق المؤسسات التالية :

أ - المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية.

ب - المؤسسة العامة للخط الحجازي السوري.

وتقوم بإنشاء الخطوط الحديدية:

جـ- الشركة العامة لإنشاء الخطوط الحديدية.

3-8 النقل البحري:

تشرف على أعمال تسيير النقل البحري في الموانئ السورية المؤسسات التالية :

أ - المديرية العامة للموانئ.

ب - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري.

جـ- شركة التوكيلات الملاحية.

د - الشركة العامة لمرفأ اللاذقية.

هـ- الشركة العامة لمرفأ طرطوس.

وهناك شركات مشتركة في النقل البري والبحري هي :

أ - الشركة السورية الأردنية للملاحة البحرية.

ب - الشركة المشتركة السورية الأردنية للنقل البري.

جـ- شركة الشام للنقل البحري.

د - الشركة المشتركة السورية العراقية للملاحة البحرية.

هـ- الشركة المشتركة السورية العراقية للنقل البري.

أنماط النقل	النقل الطرقي		النقل السككي		النقل البحري	
مؤشرات الأعوام	1997	2001	1997	2001	1997	2001
الاستثمارات 1000ل.س	2123000	7798000	907900	6757458	363600	3894533
حجم النقل استيراد وتصدير و ترانزيت (طن)	1893830	1913275	4939000	5297000	7237000	10429000

4- بعض مؤشرات النقل البري والبحري:

4-1 الترخيص وبدء مزاولة النشاط:

إن الترخيص لشركات أجنبية يتم وفق قانون الاستثمار رقم 10 لعام 1991 وتعديلاته عام 2000.

4-2 الإدارات الحكومية المعنية:

الإدارات الحكومية المعنية بالترخيص هي وزارة الاقتصاد و التجارة الخارجية و وزارة النقل والمجلس الأعلى للاستثمار.

4-3 السياسات المالية:

- التسعير: بالتنسيق بين وزارة النقل ووزارة المالية ووزارة التموين يتم تسعير خدمات النقل المختلفة، علماً بأنه يتم حالياً دراسة زيادة التعرفة في أجور النقل بالشاحنات بنسبة 30%، وذلك تعويضاً عن الخسائر المترتبة

على تخفيض الحمولة نتيجة تعميم وزارة النقل القاضي بتوحيد الحمولات المحورية للسيارات الشاحنة بين سوريا و لبنان والأردن، و ذلك للحفاظ على سلامة الطرق العامة وتخفيض تكاليف صيانتها مما شكل ضرراً مادياً لمالكي الشاحنات. وسيتم تعديل مبلغ الرسوم والضرائب المالية المدفوعة فعلياً و سنوياً للآلية.

- أجور العمالة تحدد من وزارة المالية وفق المؤهلات التي يحملها العامل، وأما القطاع الخاص فحسب العرض والطلب والاتفاق بين العامل وصاحب العمل.
- الرسوم والضرائب والرسوم المالية وهي مختلفة بعضها نسبة من الإيرادات وبعضها مقطوعة.
- بلغت رسوم المركبات في نهاية عام 2001 مبلغ 4648576 ألف ليرة سورية
- بلغت ضريبة دخل المركبات في نهاية عام 2001 مبلغ 1878345 ألف ليرة سورية.

5- مجالات الأنشطة المطلوب دخول مساهمين جدد لمزاولة العمل فيها:

5-1 في مجال النقل على الطرق:

بلغ عدد المركبات في نهاية عام 2001 لكافة أنواعها 780639 مركبة.

يمكن دخول مساهمين في مجال النقل الداخلي ضمن المدن، ويمكن الدخول في مساهمات في النقل الخارجي وزيادة أسطول الشحن من برادات وحاويات. أما باقي أنواع الشاحنات فهي متوفرة العدد.

أما سيارات نقل الركاب فهي متوفرة بشكل كبير ولكن بحاجة لتطوير وتحسين الخطوط والمواقف وخاصة ضمن المدن، وذلك كخدمات مكملة. والمشروع المهم جداً

والذي يمكن دخول مساهمين أجانب في استثماره وتشغيله هو مشروع مترو أنفاق دمشق المدرج في خطط العمل، ومترو أنفاق حلب. وهناك دراسات عديدة حول ذلك. ويطرح أيضاً موضوع الاستثمار وفق نظام B.O.T. أما بالنسبة للنقل بين المدن على الطرق فلا توجد حاجة لدخول مساهمين، وقد تم تغطية احتياجات النقل بين المدن بأسطول جيد، والخدمات المكملة تعتبر بمستوى جيد وخاصة بمساهمة القطاع المشترك، وأيضاً وفق قانون الاستثمار رقم 10 لعام 1991.

5-2 في مجال النقل بالسكك الحديدية:

يقع القطر في موقع جيد بين طرق النقل العابر الدولي و التي هي في معظم أجزائها مشتركة مع محاور النقل البري الإقليمي. وتعتبر سوريا بلدا مثاليا من حيث قابليته لعمليات الخطوط الحديدية، إذ يتركز جزء كبير من السكان على محورين منفردين أحدهما باتجاه الشمال – الجنوب، والآخر باتجاه الشرق – الغرب. كما أن المسافات بين المدن الرئيسية بشكل عام هي مسافات يكون الخط الحديدي فيها أفضل منافس في خدمات الركاب. فبالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى فإن الخطوط الحديدية تلعب دورا مهماً في الاقتصاد في إشغال الأراضي، كما أنها أكثر الطرق اقتصادا في الطاقة وأقلها تلويثا للبيئة بالنظر إلى عدد المسافرين وكميات البضائع المنقولة ومسافاتها ويمكن أن تخفف فيها حركة المرور على الطرق و تساعد على تلافي تعدد نقاط التشبع.

وفي سوريا تخدم شبكة السكك الحديدية بشكل ملائم المرفأين الرئيسيين فيها اللاذقية وطرطوس، كما تم وصل الخطوط الحديدية بتفريعات إلى محطات توليد الكهرباء وتفريعات إلى محطات التحميل والتفريغ مثل محطة مصفاة بانياس، بالإضافة إلى تفريعات إلى مراكز شراء وتخزين صوامع الحبوب. وبذلك تم الربط بين مراكز الإنتاج ومراكز التصدير.

إن التوسع الرئيسي للخطوط الحديدية بين القطر والدول المجاورة يتجه إلى تكوين شبكة متكاملة في المنطقة، والتي ستكون شبكة الخطوط الحديدية السورية فيها البوابة

العربية الطبيعية إلى أوروبا. والاستثمارات في هذا المجال ضخمة جداً ويمكن الدخول بها كما هي سياسة الحكومة بنظام B.O.T.

يبلغ طول شبكة السكة الحديدية 2798 كم. وتتألف شبكة الخطوط الحديدية النظامية في سوريا من قسمين، الأول: قديم بطول 338 كم، والثاني: حديث بطول 2460 كم. بلغ إجمالي عدد الركاب المنقولين 904000 راكب عام 1998، وفي نهاية عام 2001 بلغ 1261000 راكب.

يعود سبب تحسن و ازدياد عدد الركاب المنقولين إلى:

- وضع دراسة سنوية في سبيل تحقيق عائدات استثمار إنشاء خطوط السكك الحديدية وتفعيل توجيهات الدولة و تعاميمها للنقل الحضري لبعض المواد و لبعض الجهات بالخطوط الحديدية.
- تحسين الخدمات في القاطرات والمقطورات.
- استبدال وتحديث القاطرات و المقطورات.

ونحو تطوير شبكة الخطوط الحديدية فقد قامت الهيئات المسئولة عن قطاع السكك الحديدية في سوريا بخطوات تنفيذية نحو تجديد و إعادة تأهيل لمحاور هذه الشبكة، ومنها على سبيل المثال لا الحصر :

- خط دمشق- درعا: يبلغ طول هذا الخط 200 كم، وتبلغ كلفته التقديرية حوالي ستة مليارات ليرة سورية، وحالياً يتم استكمال إنشائه.

  وتأتي أهمية هذا الخط كخط حديدي حديث و ذي سرعات عالية وللنقل الدولي إلى الأردن ودول الخليج، و يتم السعي لدى السعودية والأردن لدفعهما على المبادرة لاتخاذ الخطوات اللازمة لاستكمال الدراسات التكميلية لمشروع الخط في أراضيهما، ومن ثم تشغيله ما بين دمشق والمدينة المنورة حيث سيصل هذا الخط بين دمشق وعمّان ومعان والمدينة المنورة مع خطوط إلى إربد

والعقبة وينبع، وكذلك وصلات مقترحة مع الخطوط الحديدية السورية في الشمال والخطوط الحديدية السعودية في الجنوب ومع العراق إلى الشرق. وبذلك يشكل جزء من نظام النقل الوطني في البلدان الثلاث حيث سيؤمن اتصالاً حيوياً في عملية نقل البضائع من الشمال إلى الجنوب و خاصة في نقل الفوسفات والمواد الأولية و الحبوب، وكذلك في عملية نقل الركاب وبالأخص نقل الحجاج للأراضي المقدسة في السعودية.

وتأتي أهميته باعتباره خط نقل دولي استراتيجي من أوروبا إلى الشرق الأقصى والأدنى عبر العراق و إيران . كما أن هذا الخط سيخصص لنقل الغاز من منطقة الجفرة (غاز كونيكو) .

- **خط حلب – دمشق:** سيتم إنشاء خط ثانٍ مزدوج سريع ومكهرب و بكامل التجهيزات اللازمة له حيث ستصل كلفة الكم الواحد المكهرب حوالي عشرة ملايين دولار.
- **خط عدرا – القابون:** (قرب دمشق) وهذا الخط سيخصص لنقل الركاب. وبإنشائه يتم تقصير المسار بمقدار 40 كم، ويتم تخفيض الفترة الزمنية بمقدار 45 دقيقة .

كما سيتم إنشاء محطة جديدة للركاب كمجمع كامل للركاب في منطقة القابون حيث سيتم مستقبلاً وصل هذا المجمع بخط مترو دمشق .

- **تجديد خط حلب – ميدان إكبس** : يبلغ طوله 117 كم، وتأتي أهميته كخط دولي لوصل سوريا مع أوروبا عبر تركيا.
- **تجديد خط القامشلي – اليعربية:** يبلغ طوله 95 كم، و تأتي أهميته كوصل آخر مع العراق.
- **تجديد خط تدمر – الشرقية:** يبلغ طوله 45 كم، وتأتي أهميته لنقل الركاب لتزايد أعداد الأفواج السياحية إلى هذه المناطق الأثرية. ومن جهة أخرى فهو سيستخدم لنقل الغاز سن مناطق إنتاجه إلى المقصد.

- **خط دير الزور- البوكمال:** يبلغ طول هذا الخط 190 كم، وتبلغ كلفته التقديرية حوالي 5,800 مليار ليرة سورية.
- تجديد وتطوير أجهزة الإشارات والاتصال التي هي في الوقت الحالي نصف آلية، ويتم العمل على وضعها كاملة وفق نظام CTC لجعلها أوتوماتيكية بشكل كامل و لكافة الخطوط، حيث لا يستثمر الخط بشكل كامل إلاّ في حالة وجود مثل هذه التجهيزات.

وكخطة مستقبلية مطروحة حالياً تتم دراسة إمكانية إنشاء مترو دمشق بطول 45 كم ومترو حلب. ويعتبر مستوى الخدمات للركاب على السكك الحديدية بالمستوى الجيد.

3-5 في مجال النقل البحري:

للنقل البحري في المرافئ السورية سمات معينة من نقاط ضعف و نقاط قوة :

- تم إنشاء المرافئ في سوريا بطاقات تكفي لاحتياج سوريا من الحركة في الاستيراد والتصدير ولكن بتخفيض قسم كبير من طاقات هذه المرافئ لحركة الترانزيت المار عبر سوريا مما جعل الاستفادة من الطاقات مرهوناً بالعلاقات الاقتصادية و السياسية والأوضاع السائدة في المنطقة.
- العلاقات المتشعبة مع الجهات المستوردة للقطاعين العام والخاص والجهات المعنية في عمليات الاستيراد والتصدير من غير المرافئ.
- قدم الأسطول البحري السوري مما يقلل من طاقة السفينة الواحدة وكذلك قدم آليات التفريغ والتحميل.
- ومن نقاط القوة يأتي تأمين نقل مستلزمات وإنتاج سورية عن طريق البحر باعتباره يعطي صفتي الاتصـــال مع العالم الخارجي وانخفاض تكاليف النقل.

- بلغت نسبة الاستفادة من الطاقة الإنتاجية في عام 2001 نسبة 73 % في مرفأ اللاذقية ونسبة 50 % في مرفأ طرطوس.
- تبلغ طاقة مرفأ اللاذقية 5000000 طن.
- تبلغ طاقة مرفأ طرطوس 12000000 طن.

6- الاحتياطات الوقائية للحفاظ على المصالح الوطنية:

فيما يخص قطاع النقل البحري لم تتمكن الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية من التوصل إلى التزامات محددة في قطاع النقل البحري حتى عام 2000. ومع ذلك فهناك بعض الالتزامات المحدودة لبعض أعضاء المنظمة تتضمن النفاذ إلى تسهيلات الموانئ والخدمات المساندة والنقل البحري الدولي. ولو تم تطبيق مبادئ اتفاقية GATS على قطاع النقل البحري فإن ذلك يؤدي إلى آثار خطيرة على السوق الملاحي وتحول الطلب على أساطيل بلدان المنطقة ومنها سوريا نتيجة لإلغاء نظام تخصيص الحمولات المعمول به في الاتفاقيات الثنائية. كما أن تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية سيضر بالأساطيل البحرية الوطنية في سوريا، ويؤدي تطبيق مبدأ النفاذ إلى الأسواق في النقل البحري إلى خلق منافسة غير متكافئة بين الشركات البحرية الأجنبية العملاقة والشركات الملاحية المحلية ذات الإمكانات المحدودة والتي تكون هي الطرف الخاسر فيها.

فيما يخص الآثار المباشرة لتطبيق اتفاقية التجارة في الخدمات GATS على قطاع النقل لا يصب في مصلحة الدول النامية ومنها سوريا، لذا يجب عليها تحسين أوضاعها التنافسية من خلال اندماج شركات النقل البري و البحري و حتى الجوي لمواجهة المنافسة الحادة من الشركات الأجنبية الكبرى وخاصة في حال توسعة اتفاقية التجارة في الخدمات GATS لتشمل قطاعات النقل المختلفة.

أما عن **الآثار غير المباشرة** لاتفاقية GATS الخاصة بالسلع فتكمن في أن الطلب على النقل مشتق من الطلب على السلع التي يتم نقلها، لهذا فإن تحرير التجارة

الدولية في السلع سينعكس حتماً على كمية الصادرات و الواردات وبالتالي على متطلبات نقلها.

يمكن مواجهة ذلك من خلال تحقيق منطقة التجارة الحرة العربية في سبيل تنمية وتسهيل التبادل التجاري العربي وبهدف رفع كافة القيود الإدارية والكمية و النقدية عن حركة التجارة البينية العربية وخاصة تخفيض الرسوم الجمركية بمعدل 10% سنوياً تمهيداً لإلغائها عام 2007. وكان من الأهمية اعتراف منظمة GATS بمنطقة التجارة الحرة العربية، وقد تم إحداث عدد من مناطق التجارة الحرة بين سوريا وبعض الدول مثل السعودية والأردن ولبنان والعراق.

ولقد بدأت الحكومة السورية في دراسة الوسائل المختلفة لإشراك القطاع الخاص وبطريقة جدية في تمويل أنظمة النقل لتوسيع قاعدة التمويل للنقل الوطني أو الاستثمارات الأجنبية ولكن بشكل مدروس وموجه، حيث إن إقدام الشركات الأجنبية على الاستثمار في مشاريع النقل يعتمد على تقديرها للربحية المتوقعة للمشروع، بالإضافة إلى اقتناع المستثمرين بتوفر البيئة التي ستمكنهم من العمل بكفاءة اقتصادية عالية. لهذا يجب عدم أخذ دخول الشركات الأجنبية في عدد كبير من مشاريع النقل كقضية مسلم بها، وإنما يجب العمل على اجتذابها من خلال :

- إصدار قانون الاستثمار رقم 10 لعام 1991 وتعديلاته.
- إعطاء بعض الحرية للمستثمرين في اتخاذ القرارات الاقتصادية المهمة.
- اعتماد خطة إصلاح اقتصادي متكاملة.
- تهيئة المناخ القانوني المناسب.
- إعداد دراسات جدوى اقتصادية.
- البدء بمشاريع مربحة.
- تحديد نوعية وجودة الخدمات المقدمة.

- كما يتم وضع دراسة لإعادة النظر في التسعير تمهيداً لاستصدار القرارات اللازمة والسياسات الضريبية وإيجاد سياسة تفرض ضرائب معقولة تشجع النمو وتصوب الإعفاءات الممنوحة وتبسط الإجراءات، وتزيد من شفافيتها وتحسن التحصيل وتزيد من عدالته مثل تخفيض الرسوم والضرائب على الأرباح وتخفيض الرسوم والضرائب عن الآلية، وكذلك زيادة الأجور وسد الفجوة القائمة بين المداخيل والكلفة الحقيقية للمعيشة.

7- مجالات التطوير لمجابهة توقعات المنافسة الأجنبية:

في مجال التطوير و مواجهة توقعات المنافسة تم العمل في المجالات الآتية:

قطاع النقل البري:

- تم استصدار العديد من التشريعات بهدف تبسيط الإجراءات وتحقيق المتطلبات الجديدة في تقديم خدمات و أجور منافسة .
- وضع **خطة للتدريب المستمر و إحداث مجلس التدريب و التأهيل** المركزي.
- إعداد الخارطة الاستثمارية للنقل التي تظهر المشاريع الاستثمارية التي يمكن أن يساهم تنفيذها في تطوير الاقتصاد الوطني ومواجهة أي منافسة.
- إدخال **شبكة المعلومات الدولية** – الإنترنت في مجال العمل.
- المباشرة بالعمل وفق المعايير الدولية بالنسبة للتجهيزات والعناصر.
- إحداث وحدة التنمية الإدارية.
- إنجاز ملف الإصلاح الإداري انطلاقاً من وثيقة الإصلاح الاقتصادي التي اعتمدتها الحكومة.
- إحداث الصالة الواحدة في مديريات النقل لتسجيل السيارات وكافة أنواع المركبات.
- إدخال **الأتمتة في أعمال تسجيل و تجديد ترخيص** المركبات.

- إنجاز دراسة أولية لمحاور الربط السككي بين الدول العربية بالتعاون مع الجامعة العربية.
- دراسة ربط المطارات بالخطوط الحديدية إلى المحطات الرئيسية في المدن.

قطاع النقل البحري:

تم مؤخراً الاتجاه نحو تطوير قطاع النقل البحري بتنفيذ أهم الخطوات التالية:

- إحداث الصالة الواحدة في كل من مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس. وسيتم إلحاق مخابر حديثة في كلتا الصالتين مما يقلل من زمن انتظار نتائج الفحوصات المخبرية .
- المباشرة بتطوير و تجهيز مرفأ اللاذقية ومرفأ طرطوس .
- المباشرة بتحديث تجهيزات الموانئ ولاسيما **منظومة الرادار البحري**.
- المباشرة **بأتمتة الأعمال و الربط بالشبكة الحاسوبية**.
- إبرام عقود لشراء سفن جديدة.
- السماح بالوكالات البحرية الخاصة.
- طرح مبادرة سورية **لإنشاء خط بحري** يربط موانئ المشرق العربي بمغربه.

وقد شهدت العقود القليلة الماضية ثورة كبيرة في تقنيات النقل والاتصالات والمعلومات بالإضافة إلى التغيرات الاقتصادية العالمية وإنشاء مناطق التجارة الحرة. وفي مجال تقنيات النقل برز مؤخراً ما يعرف بنظم النقل الذكية وهي استخدام تقنيات الحاسب الآلي والاتصالات والتحكم لمجابهة العديد من التحديات التي تواجه النقل البري مثل تحسين مستويات السلامة والإنتاجية والحركة العامة، وكذلك برزت تقنيات جديدة في القطارات عالية السرعة، وكذلك في أجهزة المناولة في الموانئ واستخدامات الأقمار الصناعية وهو ما يعرف بنظام تحديد المواقع العالمية في تطبيقات النقل. ومن أهم الأمور التي ساعدت في تسهيل عملية إجراءات النقل والتجارة أتمتة هذه الإجراءات وخاصة عملية انتقال المستندات من مكان لآخر، وهذا ما تسعى الحكومة لوضعه موضع التنفيذ ضمن خططها الحالية.

الفصل الخامس

بيانات وآراء بعض الجهات الرسمية
فى بعض الدول العربية
فيما يخص الاتفاقية وقطاع النقل

الفصل الخامس

بيانات وآراء بعض الجهات الرسمية فى بعض الدول العربية فيما يخص الاتفاقية وقطاع النقل

1- مقدمــــة:

تم فى بداية الدراسة إعداد مذكرة موجزة عن اتفاقية GATS متضمنة أقسامها المختلفة ومتطلبات الانضمام للاتفاقية والالتزامات والمبادئ العامة لها والالتزامات المحددة (القطاعية) وأساليب توريد الخدمة بهدف إعطاء فكرة مختصرة عن هذا الموضوع – كما تم إعداد مجموعة من استمارات الاستقصاء تناولت خمسة محاور رئيسية مرتبطة بهذه الاتفاقية وبالذات فيما يخص قطاع النقل على النحو التالي:

- المحور الأول : النفاذ إلى الأسواق.
- المحور الثاني : المعاملة الوطنية.
- المحور الثالث : أسلوب توريد الخدمة.
- المحور الرابع : المجالات التي من الممكن لمورد الخدمة الأجنبي العمل بها.
- المحور الخامس : الآثار السلبية المتوقعة على قطاع النقل الوطني في حالة دخول مورد خدمة أجنبي.

وقد تم إرسال هذه المذكرة ومرفق معها استمارات الاستقصاء لنقاط االاتصال في كافة الدول العربية الأعضاء في منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى.

وبالرغم من الاستعجالات المتكررة إلا أنه لم ترد ردود إلا من أربع دول فقط هي: الأردن – قطر – المغرب – مصر.

وبالرغم من أن الدول العربية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية قد وصلت إلـــى 11 (إحدى عشرة دولة) فإن هذه الدول الأربع التي أرسلت ردوداً تمثل جزءاً مهماً من هذه المجموعة حيث إنها تتضمن :

- إحدى الدول الخليجية (قطر)
- إحدى الدول المنضمة حديثاً (الأردن)
- إحدى الدول المغربية (المغرب)

كما أنها تمثل مجموعة مختلفة من التوجهات الاقتصادية والاجتماعية وبالذات بالنسبة لمجال تحرير قطاع الخدمات سواء على المستوى الوطني أو المستوى العالمى.

إضافة إلى هذه الآراء الواردة من الإدارات الحكومية المعنية في استمارات الاستقصاء فقد تم أيضاً تجميع البيانات الخاصة بالالتزامات التي تقدمت بها الدول العربية أعضاء منظمة WTO سواء الالتزامات العامة أو الالتزامات المحددة. وسيتم فى هذا الجزء تحليل بعض هذه الالتزامات بالمقارنة مع الآراء الواردة في استمارات الاستقصاء موضوع هذا الفصل من الدراسة.

والجزء التالي يوضح تحليلاً لما جاء في هذه الاستمارات من آراء لمختلف الجهات.

2 – المحور الأول – النفاذ إلى الأسواق Market Access:

يعتبر هذا المحور هو الأول بالنسبة للالتزامات المحددة (specific) وهي الالتزامات أو التعهدات المحددة التي تقدمها الدول في شكل جداول وتتفاوض حولها في ضوء مراحل التنمية التي تمر بها وهي تخص كلاً من مبدأي النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية.

وتقرر المادة (16) من الاتفاقية بشأن النفاذ إلى الأسواق أنه لا يجوز للعضو أن يستبقي أو يعتمد إجراءات يكون من شأنها الحد من قدرة الغير على النفاذ – أو الوصول – للأسواق. وتعد جداول الالتزامات المحددة بحيث توضح في الجدول القيود القائمة في قطاع الخدمات المعنى.

وقد تناولت استمارة الاستقصاء الخاصة بهذا المحور عنصرين رئيسيين هما :

- متطلبات بدء مزاولة النشاط
- الاشتراطات الخاصة بالتشغيل

وذلك في مجال نشاط نقل الركاب والبضائع على الطرق. وفيما يلى تفصيل تحليل نتائج البيانات التي وردت.

متطلبات بدء مزاولة النشاط:

ينقسم هذا البند إلى موضوعين مهمين، الأول: يخص كافة الشركات الخارجية التي تعمل في تجارة الخدمات بصفة عامة. وهذه تتضمن حدود رأس المال ونسبة مساهمة رأس المال الوطني وسابق الخبرة وما إلى ذلك. وهذا الأمر توجد بالنسبة له اشتراطات من كافة الدول، وبالتالي فهو لا يتعلق بقطاع النقل بصفة خاصة بل بالتوجهات السياسية والاقتصادية للدولة وقدرة الدولة على المفاوضات عند تقديم طلب عضوية منظمة التجارة العالمية والمفاوضات الخاصة باشتراطات الدخول.

أما الموضوع الثانى: فهو يخص قطاع النقل. ومن المعلوم أن نشاط نقل الركاب في الدول العربية هو أكثر القطاعات التي تتدخل فيها الدولة وتضع قيوداً مشددة بالنسبة لبدء ممارسة النشاط – وهناك في بعض الدول العربية قانون للنقل البري يسمى قانون الالتزام – والذي يضع شروطاً محددة لمزاولة هذا النشاط. وهذا الأمر ينطبق على كافة موردي الخدمة مواطنين وأجانب. وتوضح النتائج أن نشاط نقل الركاب من الأنشطة المقيدة بدرجة كبيرة Heavily Regulated وبالذات في كل من

الأردن ومصر، حيث صدرت عدة قوانين على مدار فترة زمنية طويلة تحدد الإطار العام للعمل فى هذا المجال وبالذات عند إعطاء الترخيص أي بدء ممارسة النشاط ولا يقتصر الأمر فقط عند بدء النشاط ولكن تمتد القوانين واللوائح والنظم لتغطي العديد من النواحي التشغيلية. وهذه الأمور كلها تمس النقل العام المنتظم للركاب بالأتوبيسات. أما في كل من قطر والمغرب فإن القيود ليست على ذات الدرجة من الشمولية. ويوضح جدول (1) نسبة القيود الخاصة بالنفاذ إلى أسواق خدمات النقل البري.

جدول (1)

القيود الخاصة بالنفاذ إلى الأسواق
نشاط خدمات النقل البري

%

الدولة	نقل البضائع		نقل الركاب	
	بدء مزاولة النشاط	اشتراطات التشغيل	بدء مزاولة النشاط	اشتراطات التشغيل
الأردن	%30	%15	%100	%55
قطر	%30	%15	%60	%45
المغرب	%15	%15	%75	%45
مصر	%15	%15	%100	%100

(نسبة القيود القائمة من إجمالي متطلبات بدء مزاولة النشاط).

أما بالنسبة للنقل البري للبضائع بالشاحنات فإن الأمر يختلف بدرجة كبيرة حيث إنه من القطاعات شبه المحررة والتى لا تغطيها قيود عديدة. وهناك قيود محدودة لبدء مزاولة النشاط فى كل من مصر والمغرب، وفى الغالب لمراعاة نواحي المواصفات ونواحي الأمن والأمان والنواحي البيئية، وكذلك الأمر بالنسبة لاشتراطات التشغيل حيث تتضاءل القيود القائمة بدرجة كبيرة.

وبالرغم من تحرير هذا القطاع أي نقل البضائع بالشاحنات فإنه لم يتقدم أي عدد يذكر من الدول العربية بالتزامات في هذا المجال بالرغم من تشجيع معظم الدول جذب الاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع.

3- المحور الثاني – المعاملة الوطنية National Treatment:

ينطبق مبدأ المعاملة الوطنية على الأجراءات والقيود التي تصنفها الحكومات المعنية على المشتغلين بالخدمات في السوق المحلي. ويخص هذا البند تمكين موردي الخدمة الأجانب بتقديم ذات الخدمات على ذات الأسس التي تنطبق على الموردين من مواطني الدولة أي "تطبق القوانين والنظم والقواعد واللوائح السائدة" بما يتمشى مع القانون الدولي وبما لا يقل عما هو متاح للمؤسسات الوطنية. وقد أوضحت نتائج الاستقصاء أن مبدأ المعاملة الوطنية هذا يتم تطبيقه بالنسبة للمؤسسات العاملة في قطاع النقل بدرجة كبيرة. وتصل نسبة تطبيق هذا المبدأ في الأربع دول على النحو التالي:

الأردن	%100
قطر	%78
المغرب	%94
مصر	%88

وبالرغم من هذه النتائج التي ظهرت في الاستقصاء إلا أن بعضها يتناقض مع ما هو وارد في جداول الاستثناءات التي تقدمت بها هذه الدول وحددت على سبيل المثال نسبا معينة للعمالة الوطنية في المؤسسات الأجنبية التي تعمل داخل البلاد، وكذلك الأمر بالنسبة لامتلاك الأراضي أو العقارات – وقد يرجع هذا التناقض في البيانات إلى وجود أكثر من جهة مسئولة عن أنشطة المؤسسات الأجنبية داخل الدول المعنية.

إن مبدأ المعاملة الوطنية لا يعني بالضرورة السماح للمشغل الأجنبي بتقديم الخدمات التي تخضع لقيود شديدة (Heavily Regulated) حيث إن العديد من الدول

النامية تتبع نظماً وقيوداً كثيرةِ للدخول في بعض الخدمات الأساسية التي تعتبرها الدولة مرتبطة بالأوضاع الاقتصادية والاجتماعية السائدة بها (على سبيل المثال النقل العام للركاب داخل المدن) وهي تطبق هذه القيود على أي من مقدمي الخدمة الوطنيين أو الأجانب على السواء. ومن المعلوم أيضاً أن القوانين والقواعد والنظم التي تمنح احتكار القطاع العام أو تلك التي تحد من احتكار القطاع الخاص لتقديم الخدمات لا تدخل ضمن التزامات التحرير التي حددتها الاتفاقية ولاتتعارض مع مبدأ المعاملة الوطنية ولكنها جميعا تقع ضمن إطار التوجه الاقتصادي القائم في الدول، وذلك بالرغم مما تمثله هذه الأمور من عوائق أمام منافسة المورد الأجنبي لتقديم مثل هذه الخدمات على المستوى المحلي.

4- المحور الثالث - أسلوب توريد الخدمة Modes of Supply:

طبقاً لما جاء في اتفاقية GATS فإن هناك أربعة أساليب لتوريد الخدمة، وقد تناول الاستقصاء البنود المختلفة المرتبطة بأساليب التوريد الأربعة كلا على حدة.

ويوضح الجدول رقم (2) الوضع القائم فى الدول الأربعة بالنسبة للقيود القائمة فى هذا المجال.

جدول (2)

القيود القائمة بالنسبة لأساليب توريد الخدمة

الدولة	توريد الخدمة عبر الحدود Cross Borders	الاستهلاك في الخارج Consumption Abroad	الوجود التجاري Commercial Presence	الوجود المؤقت للأشخاص الطبيعيين
الأردن	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد
قطر	يوجد	لا يوجد	يوجد	يوجد
المغرب	يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
مصر	يوجد	يوجد	يوجد	يوجد

وفيما يلي تفاصيل كل من أساليب التوريد المذكورة عاليه كل على حدة.

أ- توريد الخدمة عبر الحدود:

يتناول هذا القيد أية نواحي إجرائية للمرور عبر المنافذ البرية أو عند الوصول إلى الموانى الجوية أو البحرية.

وفي مجال النقل البري تتمثل هذه القيود في تحديد محاور محددة لمرور المركبات الأجنبية أو نقاط محددة لوصول المركبات الأجنبية أو نظام القوافل والترفيق بالنسبة للمرور العابر وأية اشتراطات أو نواحي إجرائية أخرى تفرض على وسيلة النقل الأجنبية ولا تطبق على وسائل النقل الوطنية.

وهناك أيضاً قضايا الرسوم والضرائب التي تفرض على وسائل النقل الأجنبية سواء أكانت مباشرة أو غير مباشرة. فهناك رسوم تفرض في بعض الأحوال بالنسبة لفرق أسعار الوقود، ورسوم تفرض بالنسبة للحمولات الزائدة وعلى البضائع أو المركبات (بخلاف الرسوم الجمركية). وتمثل هذه الرسوم إحدى القضايا المهمة في إجراءات العبور.

هذا إضافة إلى المشاكل المتعلقة بتأشيرات الدخول وأسلوب الحصول عليها والمدد الخاصة بصلاحيتها والرسوم اللازمة للحصول عليها وما إلى ذلك.

ويمثل هذا البند بالذات أهمية كبيرة بالنسبة للنقل البري للبضائع بالشاحنات حيث إن كافة هذه النواحي الإجرائية تمثل إحدى العقبات الرئيسية في سهولة وسرعة حركة انتقال التجارة بين الدول العربية. ولا شك فإن هذه المشاكل تطبق أيضاً على كافة موردي الخدمة من مختلف بلاد العالم، وبالتالي فإنها ستكون إحدى القضايا المهمة في المفاوضات القادمة.

ب- الإستهلاك في الخارج:

في العادة فإنه لا توجد مشاكل خاصة بهذا الأسلوب في توريد الخدمة وبالذات بالنسبة للنقل خارج البلاد. وقد تكون هناك بعض النواحي الإجرائية عند الخروج سواء في نقاط القيام، أو عند المراكز الحدودية وبالذات بالنسبة لإجراءات الجوازات والهجرة بالنسبة للمقيمين والزائرين، وتوجد في بعض الدول تعليمات تقضي بسير المركبات الأجنبية على محاور محددة ومن نقاط محددة داخل البلد إلى مراكز حدودية معينة. وهذا الأمر لا ينطبق على وسائل النقل الوطنية مما يمثل إحدى المشاكل فى تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية.

كما تقوم بعض الدول بفرض رسوم مغادرة سواء بالنسبة للسائق أو الراكب أو البضاعة أو وسيلة النقل ذاتها. وتعكس استمارة الاستقصاء أن هذا البند يمثل أقل البنود بالنسبة للقيود المفروضة.

جـ- الوجود التجاري:

هذا الأمر لا يخص قطاع النقل بالدرجة الأولى، ولكن يخص كافة المؤسسات الأجنبية التي تعمل داخل البلاد، وهو أمر متروك للسياسة العامة للدولة – وتوضح النتائج أنه توجد ثلاث دول تفرض قيوداً على وجود الشركات والمؤسسات الأجنبية بدرجات مختلفة، وهناك دولة واحدة فقط (المغرب) كان الرد بعدم وجود مثل هذه القيود.

د- التواجد المؤقت للأشخاص الطبيعيين:

يخص هذا الأمر أيضاً سياسات الدولة بالنسبة للعمالة الأجنبية بصفة عامة، وقد جاءت الردود أيضاً بأن دولة واحدة لا تفرض أية قيود على هذا الأمر بخلاف باقي الدول الأخرى.

إلا أن واقع الأمر يشير إلى أن هناك تناقضات واضحة بين مختلف الدول في هذا الشأن. فهناك دول مصدرة للعمالة، وهناك دول مستوردة للعمالة، وكل مجموعة لها مصالحها ووجهة نظرها، وحتى داخل الدول النامية ذاتها فليس هناك توجه محدد في هذا الشأن وكل دولة تنظر إلى وضعها الخاص ومصالحها في هذا الشأن، ومن ثم فإنها تضع القيود التي تتمشى مع مصالحها.

5 - المحور الرابع: المجالات التي من الممكن لموردي الخدمة من الخارج المساهمة في تطويرها:

تم تحديد 12 مجالاً للعمل على أساس مطالبة مساهمة موردي الخدمة الأجانب في تطويرها. وقد كانت إجابات الدول جميعها موافقة على إمكانية تحقيق هذه الأهداف. إلا أنه يلاحظ التالي بالنسبة لتلك المجالات :

أ- زيادة طاقة الأسطول:

يختلف هذا الأمر بالنسبة لنشاط خدمات نقل البضائع والركاب، فأسطول نقل البضائع بصفة عامة لا يعاني في معظم الدول العربية من نقص في الأعداد بخلاف أسطول نقل الركاب.

ب - تحديث الأسطول:

يعتبر هذا مطلباً مهماً لخدمات نقل البضائع في معظم الدول العربية حيث تعاني هذه الخدمات من تقادم الأسطول بدرجات متفاوتة تصل في بعض البلاد إلى ضعف العمر التشغيلي (من8-10) سنوات. بينما في بعض الدول العربية يصل متوسط الأعمار إلـــى (14-18سنة) وكذلك الأمر بالنسبة لأسطول نقل الركاب الذي يعمل في النقل الدولي بين الدول العربية وبالرغم من وجود نسبة محددة من المركبات الحديثة إلا أن زيادة تلك الأعداد الحديثة أصبح أيضاً مطلباً أساسياً لكافة مستخدمي هذه الوسائل.

ج - إدخال خدمات جديدة:

من الممكن أن يكون هذا الأمر في شكل وحدات خاصة لنقل المواد الصب - Bulk (الجافة والسائلة) والمواد البتروكيمائية والمواد المبردة أو يكون في شكل تطبيق نظم جديدة مثل التسليم في الوقت المحدد Just – in – time مزيد من الضمانات - شبكات توزيع وتخزين.. وهكذا.

د- الاستغلال الأمثل للطاقة المتاحة :

تعاني معظم مؤسسات النقل (البضائع) من مشاكل ملحة بالنسبة لكفاءة التشغيل، منها ما هو لأسباب خارجية، ومنها ما هو لأسباب داخلية في المؤسسات ذاتها مما يقلل من كفاءة الاستخدام، ومن ثم فمن المطلوب من المؤسسات الخارجية التي ترغب في ممارسة هذا النشاط أن تعمل على استخدام أساليب ونظم الإدارة الحديثة التي تكفل التغلب على مشاكل التشغيل داخل تلك المؤسسات.

هـ- إدخال تقليات حديثة:

إن المطلوب هنا هو دخول مورد الخدمة الأجنبي في مجالات نقل غير تقليدية وذلك حتى لا تكون هناك منافسة قوية مع الناقل الوطني في المجالات التقليدية التي تعمل من خلالها الشركات الوطنية وعلى سبيل المثال التوسع في النقل بالحاويات.

و- إدخال نظام اللوجستيات:

لقد أصبح نظام الإنتاج العالمي يقوم على أساس سلسلة متكاملة من النقل والتوزيع والتخزين وبما يعرف بنظام اللوجستيات. وهذا المفهوم لم يدخل بعد في معظم الدول العربية. إن إنتاج السلع أصبح قائماً على تجميع أعداد لا حصر لها من مختلف المكونات مصنعة في مختلف المواقع داخلياً وخارجياً، وأصبحت سلسلة النقل التي تعمل بكفاءة محوراً أساسياً في خفض تكلفة الإنتاج. ومن ثم فإن دخول نظام اللوجستيات في خدمات النقل البري للبضائع في المنطقة العربية يعتبر بلا شك من أحد أهم عناصر تطوير هذا القطاع.

ز – إدخال نظام النقل المتكامل (من الباب إلى الباب):

لقد كان هذا النظام قائماً في السكك الحديدية في الماضي حيث كانت مؤسسات السكك الحديدية تقوم بتجميع البضائع من مختلف الناقلين بواسطة شاحنات خاصة بها، ثم تقوم بشحنها بالسكك الحديدية، ثم يعاد نقلها مرة أخرى بوسائل النقل البرى بالشاحنات. والمطلوب هنا أن يكون هناك متعهد نقل يتولى مسئولية نقل البضائع من نقطة القيام حتى نقطة الوصول.

ح – إدخال نظام النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport:

لقد أصبح نقل البضائع بوثيقة واحدة (بوليصة شحن واحدة) بمعرفة متعهد واحد مسئول قانوناً أمام صاحب البضاعة – بغض النظر عن وسيلة النقل سواء أكانت بالبحر أم بالبر أم بالجو أو بالسكك الحديدية هي السمة العامة لنظام نقل البضائع في الدول الغربية، وأصبح هناك متعهدو نقل متعددو الجنسيات في شكل شركات عالمية كبرى، وأصبحت التجارة الخارجية لمعظم الدول العربية تتم عن طريق هؤلاء المتعهدين الدوليين ويتم التعاون مع الناقل الوطني بأسلوب التعاقد من الباطن.

ومثل هذا النشاط لم يدخل بعد بالقدر الكافي في معظم الدول العربية، ومن المفيد بدرجة كبيرة أن يعمل نظام تحرير خدمات النقل على اجتذاب متعهدي النقل متعدد الوسائط للعمل في الدول العربية.

ط– إنشاء وتشغيل محطات نهايات (Terminals):

تعتبر محطات النهايات أحد المكونات المهمة في سلسلة النقل سواء للركاب أم البضائع. وقد درجت العادة في الماضي على أن يتم إنشاء وتشغيل هذه المحطات بمعرفة الإدارات الحكومية أو المؤسسات المسئولة عن النقل.

ونظراً للمشاكل الخاصة بإنشاء وتشغيل وإدارة هذه المحطات والاستثمارات الضخمة المطلوبة والتوجه الحالي بعزوف الإدارات الحكومية عن الدخول في هذا

النشاط فقد اتجهت معظم الدول العربية إلى إعطاء القطاع الخاص الفرصة للعمل فى هذا المجال حيث إنه عمل تجاري صرف ويبعد عن النشاط الأصلي لشركات النقل ولكنه يقدم خدمة مباشرة لهذه الشركات ولمن يتعامل معها سواء أكان فرداً أم مؤسسة ومن المطلوب تشجيع العمل في مثل هذا المجال بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي.

ى- إنشاء محطات خدمات على الطرق الرئيسية:

تعاني الكثير من شبكات الطرق التي تربط مختلف الدول العربية بعضها مع بعض من نقص كبير في الخدمات الأساسية التي تؤدى للمسافر سواء أكانت فنادق أم مطاعم أم أماكن ترفيهية. ولقد أصبحت مثل هذه المحطات إحدى السمات الرئيسية لشبكات الطرق في مختلف الدول المتقدمة ويتم إقامة وتشغيل هذه المحطات بمعرفة شركات متخصصة تعمل كل ما في وسعها لخدمة الراكب آخذاً في الاعتبار مختلف المستويات. إن تشجيع الشركات للدخول في هذا النشاط سيكون بلا شك له أثره الكبير على سهولة وراحة انتقال المواطنين بين مختلف الدول العربية.

ك- إنشاء جراجات وورش مركزية:

يعاني قطاع النقل – وبالذات في مجال نقل البضائع من مشكلة الملكية الفردية وعدم وجود مؤسسات كبيرة في العديد من دول المنطقة. وهذه المؤسسات هي الوحيدة القادرة على ضخ الاستثمارات اللازمة لإنشاء الخدمات المكملة للتشغيل من جراجات وورش وما إلى ذلك، وبالتالي فإن المالك الفرد يترك عادة الشاحنة في الطريق العام، الأمر الذي يتسبب في مشاكل ضخمة.

إن العمل على إنشاء الخدمات المساعدة لعملية النقل وبالذات في مجال الجراجات والورش للقيام بكافة المهام المطلوبة من إيواء وإصلاح وصيانة سيكون له مردوده الإيجابي ليس فقط على النواحي التشغيلية، ولكن أيضاً على كل ما يخص النواحي البيئية والأمن والأمان على الطرق.

ل- المحطات التبادلية:

تعتبر المحطات التبادلية أحد العناصر المهمة فى رفع كفاءة التشغيل لمنظومة النقل بوسائطه المختلفة حيث إنها تتغلب على مشاكل تغيير وسيلة النقل Interface وبالذات في حالة النقل بوسيلتين أو أكثر كما هو الحال في النقل بالسكك الحديدية أو النقل النهري وما يتطلبه الأمر من وجود صوامع ومخازن كبيرة فى نقاط القيام والوصول أو وجود محطات تبادلية بين هاتين الوسيلتين والنقل البري بالشاحنات. ويعتبر هذا البند أحد المجالات المهمة لعمل الشركات المتخصصة بهدف تعظيم استخدام مختلف وسائل النقل.

م - إنشاء موانى جافة داخلية Internal Container Depot

تعتبر الموانى الجافة الداخلية إحدى السلاسل المهمة في النقل بالحاويات، حيث يعتمد هذا النظام على وجود محطات استقبال وتداول للحاويات تعمل بكفاءة على مدار الساعة في الموانئ مرتبطة بشبكات نقل قوية من سكك حديدية ونقل نهري أو نقل بري بالشاحنات وتصل فى النهاية إلى محطات جافة داخلية لتفريغ هذه الحاويات ثم توزيعها على مختلف نقاط الوصول وعلى أن تتم كافة الإجراءات الجمركية على البضائع الواردة في هذه الموانئ الجافة الداخلية.

لقد أصبح النقل بالحاويات هو الركيزة الأساسية لنقل البضائع العامة، وبالتالى يستلزم الأمر النظر إلى كل ما يتعلق بسرعة وسهولة انتقال الحاوية سواء بالنسبة للنقل البحري أو للميناء أو وسيلة النقل الداخلية وحتى نقاط الوصول، ولقد أصبح الاتجاه السائد دولياً هو قيام شركات متخصصة بإنشاء وإدارة التشغيل مثل هذه المحطات بالتعاون الكامل مع مختلف الإدارات الحكومية من جمارك ومالية وأمن وخلافه، ومن المهم تشجيع الشركات الأجنبية للدخول في مثل هذا المجال.

س- الارتفاع بالمستوى المهني للعاملين:

يعاني معظم العاملين بقطاع النقل - وبالذات سائقو الشاحنات من مشاكل لا حصر لها مما أدى إلى سيطرة فئات معينة من المجتمع للعمل في هذا المجال، إضافة

إلى المتاعب التي يعانيها السائق سواء من ناحية صعوبة العمل أو المعاناة في المنافذ الجمركية والحصول على تأشيرات دخول وما إلى ذلك.

ومن المطلوب بالنسبة لموردي الخدمة الأجانب العمل على تذليل الصعاب التي يقابلها هؤلاء العمال من ناحية تحديد ساعات العمل وتحسين ظروف العمل والتدريب المستمر وتوفير الرعاية الصحية والمهنية بما يمكن من رفع مستوى العمالة في هذا المجال.

ص – الحد من ارتفاع أجور النقل:

إن أحد أهداف تطوير نظام العمل ورفع كفاءة التشغيل هو في النهاية تقليل التكلفة، ومن ثم فإن وجود مؤسسات نقل كبيرة نسبياً قادرة على تطوير منظومة متكاملة للنقل تعمل بكفاءة عالية سيكون له مردوده الإيجابي على كل ما يخص أسعار وأجور النقل والحد من ارتفاع هذه الأجور.

6 – المحور الخامس – الآثار السلبية المتوقعة على قطاع النقل الوطني (في حالة دخول موردي خدمة أجانب).

هناك تخوف عام في معظم الدول النامية من أن فتح الأسواق أمام موردي الخدمات الأجانب هو أمر محفوف بكثير من المخاطر وذلك في ضوء الإمكانات الضخمة المتاحة لدى المؤسسات الدولية والشركات الضخمة ذات الخبرة والإمكانات الكبيرة مقارنة بالإمكانات المحدودة لمعظم الشركات الوطنية.

ولقد أوضحت آراء الجهات المعنية في الأربع دول أن هناك تخوفاً عاماً في كافة المجالات التي تناولتها استمارة الاستقصاء. ومن أهم السلبيات المتوقعة – على الأقل في المدى القصير – البنود التالية:

- عدم قدرة المؤسسات الوطنية على منافسة الشركات الأجنبية.

- إمكانية استحواذ الشركات الأجنبية على نقليات البضائع ذات شرائح النولون العالية والتركيز على تشغيل خطوط الركاب ذات الخدمات المميزة.
- اجتذاب العمالة الماهرة.
- قد تفرض الشركات الأجنبية شروطاً غير موائمة لنقل الصادرات وبصفة خاصة منقولات المواد الغذائية المبردة والحاويات.

الباب الرابع

الآثار المتوقعة لاتفاقية GATS على قطاع النقل البري وإطار العمل المقترح

الفصل الأول – الآثار المتوقعة لتطبيق اتفاقية GATS على قطاع النقل البري في الدول العربية.

الفصل الثاني – الإعداد لتحرير تجارة خدمات النقل.

الفصل الأول

الآثار المتوقعة لتطبيق اتفاقية GATS
على قطاعات النقل البري في الدول العربية

الفصل الأول

الآثار المتوقعة لتطبيق اتفاقية GATS على قطاعات النقل البري في الدول العربية

1- مقدمـــــة:

تعاني قطاعات النقل البري (طرقي وسككي) في المنطقة العربية من مشاكل عديدة وبالذات فيما يخص نقل البضائع بالشاحنات سواء على المستوى المحلي أو على المستوى الإقليمي، وتختلف هذه المشاكل من موقع إلى آخر ومن بلد إلى بلد آخر. ولكن لم يعد نشاط النقل الطرقي من الأنشطة الواعدة التي تحقق مردودا مناسبا على رأس المال، ولم يعد هذا النشاط من الأنشطة الجاذبة للاستثمار على المستوى المحلي، الأمر الذي أدى إلى الظاهرة المزمنة التي يعاني منها القطاع في جميع المواقع وفي مختلف دول المنطقة من التقادم المستمر لأسطول النقل المستخدم. وبالتالي فإن الانطباع العام لدى معظم الجهات المرتبطة بهذا النشاط أنه فيما يخص الاتفاقية (GATS) فإنه في حالة إلغاء كافة القيود أمام مورد الخدمة الأجنبي فمن غير المتوقع أن يكون هناك الحماس الكافي من المشغلين الأجانب لمباشرة العمل في مثل هذه الأنشطة.

أما بالنسبة لقطاع نقل الركاب سواء على المستوى المحلي أي بين المدن (داخل الدولة الواحدة) أو على المستوى الدولي بين الدول العربية أو خارجها فإن هذا النشاط من الأنشطة التي تتدفق عليها – ولو بدرجة محدودة – رءوس الأموال نظرا لما تحققه من عوائد مناسبة على رأس المال المستثمر. من ثم فمن الممكن أن يكون هناك اهتمام بالدخول في هذا النشاط سواء على المستوى المحلي (أي من داخل الدولة ذاتها) أو على المستوى الإقليمي أي من موردي خدمات النقل من بلد عربي في إقليم بلد عربي آخر أو من آخرين من وخارج المنطقة ومن ثم فإنه من المهم أن ينظر إلى فتح الأبواب في هذا المجال بعمق كبير سواء من ناحية المشغلين المحلين، أو بالنسبة

لتعظيم الاستفادة من موردي خدمة خارجيين، وإذا ما نظرنا إلى السكك الحديدية فإنها تختلف من الناحية المؤسسية في معظم دول المنطقة حيث إن نشاطها هو موضع احتكار لمؤسسات حكومية (أو عامة أو مشتركة أو خاصة)، وهناك العديد من القوانين المقيدة لممارسة العمل مباشرة في هذا المجال وبالرغم من أن مجال نشاط السكك الحديدية في الدول العربية في حاجة ماسة إلى التطوير والتحديث مما يتطلب تخصيص استثمارات ضخمة لا تستطيع معظم مؤسسات السكك الحديدية في المنطقة أن توفرها بالقدر الكافي، كما أن معظم الأنشطة سواء منها الإدارية أم الفنية أم المالية أم التشغيلية أم التسويقية تحتاج إلى طفرة كبيرة لكي تتوائم مع متطلبات العصر، إضافة إلى المشاكل الكبيرة المتعلقة بالزيادة الضخمة في العمالة مع عدم توافر بعض الكوادر والتخصصات إلا أن دخول الشركات الأجنبية في النشاط المباشر للسكك الحديدية يحتاج إلى تطوير جذري في القوانين القائمة، وأنه من ناحية أخرى فإن المجال مفتوح في مجال الخدمات المساعدة والمكملة كخدمات صيانة القطارات والجرارات والمشروعات المشتركة والحجز وإدارة المحطات وما إلى ذلك.

ويوضح هذا الجزء الآثار التي قد تترتب على فتح الأبواب أمام موردي الخدمة من الخارج على نشاط خدمتي النقل البري على الطرق وبالسكك الحديدية.

ولإمكان الوصول إلى رؤية متكاملة عن تلك الآثار المتوقعة على تطبيق اتفاقية GATS من الضروري تحليل أربعة عناصر:

أولاً – موقع مختلف الدول من ناحية الالتزامات التي قدمتها في هذا المجال والشروط التي وضعتها للسماح لموردي الخدمة الأجانب بممارسة هذا النشاط.

ثانياً – تحليل لأهم مبادئ وأحكام الاتفاقية التي قد يكون لها آثار على مورد الخدمة الوطني.

ثالثاً – في ضوء الخبرات الحالية عن بعض قطاعات النقل في المنطقة فمن الممكن استنتاج الآثار الرئيسية المترتبة على تحرير خدمات النقل.

رابعاً – المجالات المتاحة أمام موردي الخدمات في قطاع النقل البري.

وفيما يلي نوضح تحليل هذه العناصر الأربعة كل على حدة.

2 – الالتزامات المقدمة من مختلف الدول في مجال النقل (الدروس المستفادة):

إن قطاع النقل البري في المنطقة العربية في شبه معزل عن باقي القطاعات في الدول المجاورة (أوربا – آسيا – أفريقيا) وبخلاف أعداد محدودة من الشاحنات التي ترد من تركيا أو من بعض دول أوربا الشرقية في طريقها إلى منطقة الخليج العربي فإنه لا توجد حركة نقل تذكر بين المنطقة وجيرانها، وكذلك الأمر في وصلات السكك الحديدية فهي شبه منعزلة سواء بالنسبة لمجموعة الدول العربية (بخلاف بعض الوصلات غير الفعالة) وبينها وبين جيرانها، وكذلك الأمر بالنسبة لنقل الركاب فلا توجد خطوط منتظمة لنقل الركاب بين المنطقة وجيرانها من الدول الخارجية.

وعلى العكس من ذلك فإن هناك حركة نشطة للنقل البري بين مختلف الدول العربية فهناك مجموعة دول مجلس التعاون الخليجي. فبالإضافة إلى حركة النقل البري للبضاعة والركاب بين مختلف دول مجلس التعاون فإن هناك أيضاً حركة نشطة لنقل البضائع بالترانزيت بين دبي وباقي دول المجموعة عن طريق السعودية، وكذلك الأمر بالنسبة للحركة بين شمال المنطقة العربية (سوريا – الأردن – لبنان) وجنوبها وبين المشرق العربي والمغرب العربي عبر الجسر البحري العقبة / نويبع ومحور ضبا / سفاجا، وكذلك في المغرب العربي وبالذات عبر الحدود الليبية التونسية.

ومن ثم فإنه على مستوى دول المنطقة العربية فإنه لا يوجد الحماس الكافي للتقدم بالالتزامات في هذا المجال، والسبب الواضح هو أنه لا يبدو لمعظم هذه الدول أن هناك مصلحة خاصة من الممكن أن نستفيد منها عن طريق تصدير خدماتها للخارج، وعلى العكس من ذلك فإنه قد يبدو أن الفائدة من فتح الأبواب ستعود بالدرجة الأولى على موردي الخدمة الأجانب.

ويلاحظ أن هذا التوجه بعدم الحماس لتحرير خدمات هذا القطاع ليس وقفاً على الدول العربية بل تشاركها في هذا الأمر معظم دول العالم النامي سواء في آسيا أو في أمريكا اللاتينية. ومعظم الالتزامات المقدمة من مجموعات دول هذه المناطق ليست في المجالات الأساسية لنشاط نقل الركاب أو البضائع بل في مجال الخدمات المكملة من صيانة وإصلاح معدات وما شابه.

إن المستوى المتدني للالتزامات العامة من مختلف دول العالم في خدمات النقل يعكس بلا شك التخوف من فتح الأبواب لمورد الخدمة الأجنبي. ولكن هذا التخوف قد لا يكون هناك مبرر قوي له، وبالذات في تلك المجالات المكملة والمدعمة لخدمات النقل، ومن الممكن للدول العربية النظر في إمكانية التقدم بالالتزامات في مثل هذه الأنشطة وذلك على أساس أن هذا هو أمر واقع وتحتاجه بالفعل معظم دول المنطقة مع الحرص على محاولة الحصول على مكاسب من قطاعات أخرى مقابل تقديم مثل هذه الالتزامات.

3 - أهم مبادئ وأحكام الاتفاقية المرتبطة بقطاع النقل:

3-1 النفاذ للأسواق:

تقرر المادة (6) بشأن النفاذ للأسواق (بدء ممارسة النشاط) أنه لا يجوز للعضو أن يستبقي أو يعتمد إجراءات يكون من شأنها الحد من قدرة الغير على النفاذ – أو الوصول – للأسواق، وفيما يتعلق بالارتباطات المحددة فتتمثل في مبدأين أساسيين هما:

- النفاذ إلى الأسواق.
- المعاملة الوطنية.

وتعد جداول الالتزامات المحددة بحيث يوضح في الجدول القيود الموضوعة في قطاع الخدمات المعني. وقد فرقت الاتفاقية هنا بين ثلاث درجات للارتباط :

- الالتزام المطلق

- الالتزام المقيد.
- عدم الالتزام.

ويعتبر مبدأ النفاذ للسوق من أهم المبادئ التي يجب أن يتعامل معها العضو بحذر وحيطة نظراً لارتباطه المباشر بالسوق التي تقدم بها الخدمة، وبصورة مبدئية ومن واقع تحليل هذا المبدأ يفضل عدم تقديم التزامات لقطاع النقل من النوع "أ" (الالتزام المطلق)، والاهتمام بتقديم التزامات من النوع "ب" (الالتزام المقيد) مع ضرورة دراسة هذه القيود ومراحل الحد منها بعناية ودقة شديدة.

3-2 المعاملة الوطنية .N.T:

يعني هذا المبدأ تطبيق ذات القوانين والإجراءات والقيود التي تفرض على المشغلين الوطنيين على موردي الخدمة الأجانب، وبما يتمشى مع القانون الدولي، وبما لا يقل عما هو متاح للمؤسسات المحلية. وهذا المبدأ أيضاً يجب التعامل معه بحرص بالرغم من أن المشكلة قد تظهر من مورد الخدمة الأجنبي ذاته وما قد يبديه من آراء من التزامه ببعض القوانين وعدم رغبته في الالتزام ببعض القوانين الأخرى مثل قوانين العمل والعمالة والضرائب والجمارك وما إلى ذلك، الأمر الذي قد يعطيه ميزة نسبية على مورد الخدمة الوطني ولابد من التعامل مع هذا المبدأ بحرص شديد.

3-3 مبدأ معاملة الدولة الأولى بالرعاية MFN:

يعطي هذا المبدأ الدول الأعضاء مرونة في تطبيقه، إذ تتيح الاتفاقية إما منح مزايا للدول المجاورة والتي يربطها مع الدولة الموقعة علاقات واتفاقيات، كما أنه يمكن العضو من تطبيق معيار لا يتسق مع هذا المبدأ عن طريق ذكر ذلك بجداول الإعفاءات. وهذا يعني أنه لا يوجد تخوف من هذا المبدأ لمرونته، وأنه يمكن التعامل معه بسهولة ويسر. ويتعلق هذا المبدأ أساساً بالاتفاقات الإقليمية والثنائية التي تقدمها الدول المعنية في قطاع النقل البري، وبالذات بالنسبة إلى المزايا الممنوحة للدول المجاورة والدول الأخرى.

3-4 مبدأ الشفافية:

قد يثير مبدأ الشفافية بعض التحفظات عند تطبيقه على قطاع النقل البري مما يتطلبه هذا المبدأ من مجهود لإعداد مراكز الاستعلام، ومن تمكين جميع الدول الأعضاء من الاطلاع على القوانين والقرارات ومعرفة أوضاع القطاع.

وهذا المبدأ قد يساهم بدرجة كبيرة في رفع كفاءة تشغيل القطاع والاستفادة الكبيرة من تقنيات المعلومات، كما أن انتشار شبكات الإنترنت قد ساعد على توفر المعلومات بسهولة مما يعني أن مبدأ الشفافية يطبق حالياً، ولن يضيف الانضمام للاتفاقية أي أعباء إضافية في هذا الجانب، وأن مبدأ الشفافية يفيد مورد الخدمة المحلي أي الشركات المحلية قبل الأجنبية، ولكنه يتطلب جهداً لتجميع كافة المعلومات والبيانات التي لها صلة بخدمات هذا القطاع.

3-5 مبدأ مشاركة الدول النامية:

طبقاً للمادة الرابعة تلتزم الدول المتقدمة بالآتي:

- إنشاء نقاط اتصال – خلال عامين من نفاذ اتفاقية منظمة التجارة العالمية.
- تسهيل مساهمة أو مشاركة الدول النامية في التجارة الدولية من خلال التفاوض حول جداول الالتزامات الخاصة بواسطة مختلف الأعضاء من خلال تحرير عملية النفاذ إلى أسواق التصدير في القطاعات والوسائل التي تهم تلك الدول.

والجدير بالذكر أن هذا المبدأ يساعد بشكل كبير الدول النامية ومن بينها مجموعة الدول العربية ولا يوجد أي تخوف يذكر منه، وفي هذا المجال يمكن لقطاع النقل المعني الاتصال بنقاط الاتصال بالدول الأجنبية وبصفة خاصة المجموعة الأوربية والولايات المتحدة للتعرف على أحدث النظم الفنية والأساليب الإدارية والمعمول بها في قطاع النقل، ويجب وضع الآليات اللازمة لسرعة الاستفادة من تلك الخدمات وعلى

العكس فمن الممكن التقدم بشكوى إلى WTO في حالة قصور الدول المتقدمة عن الوفاء بمثل هذه المتطلبات.

3-6 الاحتكارات والممارسات التجارية المقيدة:

طبقاً للمادة (5) والتي تتضمن ما يلي:

- على الدول التي تمنح بعض المحتكرين – الحق في احتكار أداء خدمة معينة بالسوق المحلية – أن تتأكد من عدم استغلال هذا الحق بطريقة لا تتسق مع التزام الدولة بالتحرير.
- قد يرى مجلس تجارة الخدمات بناء على طلب الدولة المتضررة من تلك الممارسات أن يطلب من العضو المانح للحق الاحتكاري معلومات محددة تخص هذه العمليات.

هذا ومن المتوقع ألا يكون لهذا المبدأ تأثير على سوق خدمات النقل البري في معظم الدول العربية نظراً لسرعة تحول اقتصادياتها للعمل نحو تحرير الخدمات – إلا أنه من الضروري جدولة تطبيق هذا المبدأ وإعداد القطاع لذلك وينطبق هذا الأمر بالدرجة الأولى على خدمات السكك الحديدية حيث تختص دون غيرها بإنشاء وتشغيل خطوط السكك الحديدية داخل الدولة. وهذا يعني احتكار هذه المؤسسات لخدمات إنشاء وتشغيل خطوط السكك الحديدية، وفي ذات الوقت تشتمل بعض القوانين على بعض البنود التي تمكنها من تأسيس شركات مشتركة مع الغير، أما بالنسبة للخدمات المساعدة للقطاع فإن معظم القوانين لا تضع قيوداً على دخول السوق.

3-7 الإعانات "الدعم":

تنفرد المادة (15) من الاتفاقية بتقرير خاص عن دعم قطاع الخدمات:

- لم تمنع الاتفاقية الأعضاء من تقديم الإعانات "الدعم" على الرغم من تأثيرها على تجارة الخدمات بإحداث تشوهات.

- دخول الدول الأعضاء في مفاوضات متعددة الأطراف تستهدف تفادي الآثار السلبية للإعانات على أن تراعى تلك المفاوضات الدور الذي تلعبه تلك الإعانات في برامج تنمية الدول النامية.
- ولم يحدد تاريخ لبدء تلك المفاوضات أو الآلية التي تتم بها.

وبالنسبة لقطاع النقل في معظم قطاعات النقل في الدول العربية فإن الدعم المباشر يتمثل في:

- فرق أسعار الوقود محلياً عن الأسعار العالمية وهذه الأسعار تمنح لجميع المشغلين (وطني/أجنبي).
- العجز المالي في النتائج المالية لتشغيل بعض مؤسسات وهيئات النقل وبالذات السكك الحديدية وهيئات النقل العام للركاب داخل المدن.

لقد أخذت قضية الدعم – بصفة عامة – تشكل واحدا من القضايا المهمة لمنظمة التجارة العالمية والتي لم يتم البت فيها.

ومن المفروض ألا يمتد هذا الدعم ليغطي الخدمات التي يقدمها مورد الخدمة الأجنبي ولكن تنفيذ هذا المبدأ يحتاج إلى التدقيق في أبعاد موضوع الدعم على كافة قطاعات الخدمات التي تقدمها الدولة.

3-8 مبدأ التحرير التدريجي:

وفقاً للمادة (19) والخاصة بالتفاوض حول الالتزامات المحددة والتي تنص على ضرورة إجراء مفاوضات متتابعة بحيث تراعي مفاوضات التحرير أهداف السياسات الوطنية وفق الآتي:

- الوصول إلى مستويات أعلى من التحرير من خلال دورات متعاقبة يبدأ أولها بعد خمس سنوات على الأكثر من تاريخ نفاذ اتفاقية إنشاء منظمة التجارة العالمية (WTO).

- توجه المفاوضات نحو تخفيض أو إزالة أية آثار معاكسة على تجارة الخدمات تعوق كفاءة النفاذ للأسواق وبما يحقق منافع متوازنة لجميع المشاركين في تلك المفاوضات

وقد سبق أن تناولنا هذا الموضوع في باب مفاوضة تجارة الخدمات 2000 وكما سبق توضيحه فإنه لم يتم الالتزام بهذا التاريخ والأمر حالياً محل مفاوضات بين مختلف الدول.

4 - انعكاسات الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات على قطاع النقل:

هناك شعور عام ليس في المنطقة العربية فحسب بل في معظم الدول النامية بأن الاتفاقيات الدولية هدفها الرئيسي هو تعزيز قدرات الدول المتقدمة وإعطاؤها المزيد من المزايا والتسهيلات والفرص وذلك على حساب دولنا في العالم النامي، وتتساوى في ذلك كل الاتفاقيات الخاصة بإلغاء القيود على التجارة الدولية سواء في السلع أو في الخدمات، ولكن من ناحية أخرى فإن التوجه العام في معظم دول العالم النامي هو نحو الاندماج في المنظومة العالمية بشكلها الجديد بما لها وما عليها، فقد انضمت حتى الآن 144 دولة إلى منظمة التجارة العالمية، وقامت العديد من الدول النامية بتحرير العديد من قطاعات الخدمات مثل قطاع المال والبنوك وما شابه ذلك إلا أن الأمر بالنسبة لقطاع النقل غير واضح المعالم.

إن دخول مؤسسات عالمية ضخمة للعمل في مجال النقل البري بما لهذه المؤسسات من إمكانات وخبرة ودراية في مواجهة مع قطاع وطني يعاني الكثير من المشاكل التاريخية سواء من ناحية ضعف التنظيم أو تدني أجور النقل أو تهالك الأسطول وما إلى ذلك يعتبر بلا شك سلاحاً ذا حدين أي أن له سلبياته وإيجابياته.

وبالتالي فإنه من المهم بداية تحليل السلبيات والإيجابيات الخاصة بالسماح لمؤسسات النقل الأجنبية بالمشاركة في نشاط النقل البري في محاولة للوصول إلى الصيغة الملائمة لمثل هذه المشاركة بما يخدم الأهداف القومية لكل دولة على حدة.

أولاً – الآثار السلبية:

سيكون لهذه الاتفاقية في حالة تحرير خدمات النقل أمام المورد الأجنبي العديد من الآثار السلبية – في الأجل القصير – ومن أهم السلبيات ما يلي:

أ – عدم قدرة مؤسسات النقل الوطنية (شركات أتوبيس ، شركات بضائع ، جمعيات تعاونية) على منافسة الشركات الأجنبية التي تعمل في هذا المجال بما يؤدي إلى تقليص دورها.

ب – إمكانية الاستحواذ على النقليات ذات الشرائح العالية بالنسبة للنولون وترك نقل البضائع ذات النوالين المتدنية إلى القطاع الوطني بما يزيد المشاكل حدة بالنسبة لهذا القطاع وكذلك الأمر فيما يخص نقل الركاب بالتركيز على خطوط الخدمة المتميزة وترك باقي خطوط الشبكة بما فيها من مشاكل للقطاع الوطني. ويرجع هذا التخوف إلى الإمكانات الضخمة المتاحة لدى هذه المؤسسات الدولية وبالذات فيما يخص نقل البضائع من ناحية:

- تقديم خدمات بمستوى أفضل وبالذات من ناحية الالتزام بالوقت المحدد وعدم تلف أو سرقة البضائع وتقديم شاحنات أحدث وأسرع وما إلى ذلك.
- التعرف على الاحتياجات الفعلية للسوق والتعاقدات الجديدة والمشروعات المرتبطة بالمؤسسات الدولية.
- الصلة القوية مع كبار رجال الأعمال.
- وجود وضع مالي قوي وتقديم ضمانات أفضل.
- إمكانية الحصول على قروض من البنوك الوطنية بشروط أفضل نتيجة الأوضاع المالية القوية لتلك المؤسسات.
- توافر نظم معلومات متطورة ومرتبطة بشبكة معلومات دولية.
- توافر نظم مالية وإدارة على مستوى عال.
- إحكام السيطرة والرقابة على التشغيل.

- توافر نظم إصلاح وصيانة بمستويات جيدة.
- إمكانية توفير أسطول حديث نسبياً (مقارنة بالأساطيل المتاحة لقطاع النقل الوطني) مما يجعله في وضع متميز.
- التزام العمالة بتقديم مستويات خدمة جيدة نظراً لما هو متاح للإدارة من إمكانيات في الإثابة والعقاب.
- سرعة إنهاء الإجراءات الخاصة بدخول وخروج الشاحنات من وإلى الموانى.
- إمكانية ربط النقل بالتخزين.
- من الممكن أن يكون الناقل الأجنبي جزءا من سلسلة متكاملة للنقل (بحري – تداول – تخزين – داخلي) وبالذات في حالة وجود متعهد واحد دولي للقيام بأعمال النقل متعدد الوسائط.

وقد يترتب على هذا تحول بعض مؤسسات النقل الوطنية إلى عملاء لوسطاء النقل بالدول الأجنبية.

جـ- اجتذاب العمالة الماهرة نظراً لما تستطيع هذه المؤسسات تقديمه سواء من نواحي مادية أو معنوية وسيكون من الصعب على الشركات الوطنية إيقاف هذا الزحف من العمالة المدربة التي تعمل معها للالتحاق بالمؤسسات الأجنبية، كما سيكون من الصعب تعويض تلك الأعداد من السوق المحلي.

د - إن معظم هذه المؤسسات عندما تعمل داخل البلاد (وبالذات في ظل قوانين الاستثمار المعمول بها في معظم دول المنطقة) تتمتع بمزايا نسبية تفوق بكثير ما هو متاح لدى المؤسسات الوطنية، وذلك من نواحي متعددة مثل الإعفاءات الضريبية (ضريبة أرباح تجارية أو ضريبة مبيعات) والإعفاءات الجمركية، إضافة إلى إمكانية الخروج من القوانين السائدة بالنسبة للعمالة والتأمينات وما إلى ذلك. وبالتالي فستكون في وضع متميز

من النواحي المالية، الأمر الذي يعني قدرتها الكبيرة على خفض المصروفات مقارنة بما تتحمله شركات النقل الوطنية.

هـ- إمكانية الحصول على حجم تعاقدات أكبر من الطاقة المتاحة لدى تلك المؤسسات وبالتالي التعاقد من الباطن مع قطاع النقل الوطني لنقل الزائد عن تلك الطاقة بنوالين مخفضة مع الاحتفاظ بالفارق المالي لدى تلك الشركات، وبالتالي فهي تعمل كسمسار نقل (أو ناقل بالعمولة) ويتحمل الناقل الوطني العبء الأكبر في هذا الشأن.

و - هناك مجالات معينة في النقل تمثل عنق زجاجة في منظومة النقل البري وبالذات في مجال نقل المواد الغذائية المبردة وبدرجة أقل في مجال نقل الحاويات، وتمثل هذه المجالات أهمية كبيرة وبالذات في مجال التجارة العربية البينية.

ز - هناك نقطة أخيرة وهي لا تخص قطاع النقل بالذات ولكن تنطبق على كافة القطاعات في الدولة وهي أن نشاط النقل يمثل جزءا مهماً في عملية الإنتاج والتوزيع والتصدير وأن أي تغيير في الأوضاع القائمة بالنسبة لأجور النقل سيؤثر سلباً على تكاليف المعيشة وأسعار السلع والمنتجات المصدرة والواردة، إضافة إلى ذلك فإن الأرباح العائدة للمؤسسات الأجنبية التي تعمل في هذا النشاط لن تؤول إلى الاقتصاد الوطني، ولكن سيتم تحويلها للخارج بما يمثله ذلك من أعباء على ميزان المدفوعات.

ثانياً – الآثار الإيجابية:

من المتوقع مع تقديم التزامات الدول في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات في مجال النقل البري أن يكون لذلك العديد من الآثار الإيجابية على خدمات النقل البري. وفي هذا الشأن يجب النظر إلى دخول مؤسسات نقل قوية لممارسة العمل في الدول العربية من منظورين الأول وهو مدى تأثر قطاع النقل البري والمؤسسات الوطنية بهذه الأوضاع الجديدة، وإمكانية خلق روح تنافسية. والمنظور الثاني وهو أثر ذلك الأمر على باقي القطاعات الإنتاجية ومن ثم الاقتصاد.

أ- الإيجابيات بالنسبة لقطاع النقل البري:

- إن قطاع النقل البري في معظم الدول العربية في أشد الحاجة إلى طفرة كبيرة للخروج من الأوضاع السائدة لكي يتمشى مع متطلبات العصر، ومن ثم فإن دخول شركات جديدة بإمكانيات وخبرات وأساليب متطورة من الممكن أن يكون عاملاً رئيسياً لإحداث الطفرة المطلوبة.

ومن ضمن العناصر الإيجابية التي من الممكن أن تنعكس على قطاع النقل في حالة وجود شركات دولية خدمية تعمل في هذا المجال هو تحديث هيكل القطاع بإدخال مؤسسات كبيرة متخصصة تعمل في هذا النشاط.

- من المشاكل القائمة في قطاع النقل البري في الدول التي بها شبكات للسكك الحديدية هو عدم اكتمال رحلة النقل من الباب إلى الباب بالنسبة لكل من السكك الحديدية والنقل البري على الطرق، ولا شك أن وجود متعهد نقل قوي من الممكن أن يعمل على إدخال نظم النقل المشترك Combined or Intermodal Transport بإنشاء محطات لتبادل البضائع بين السكك الحديدية والنقل البري بما يمكن من استغلاله الطاقة الكبيرة المتاحة لدى هاتين الوسيلتين في نقل بعض المنتجات المهمة مثل الأسمنت والأسمدة وما إلى ذلك، الأمر الذي يعني رفع كفاءة استخدام السكك الحديدية والحد من تزايد الكثافة المرورية على الطرق.

- تقوم اقتصاديات النقل البري حالياً في معظم الدول العربية على أساس تقادم الأسطول وبالتالي تدني أقساط الإهلاك، إلا أن هذا يقابله من الناحية الأخرى كثرة الأعطال وضعف الإنتاجية. ومن ناحية أخرى فإن ظهور مؤسسات جديدة للنقل تمتلك أساطيل جديدة نسبياً وبنظم إدارة فعالة من الممكن أن ينعكس بالإيجاب على كل ما يتعلق بمنظومة النقل سواء من ناحية النوالين أو نوعية الشاحنات أو وقت التسليم وما إلى ذلك.

- كذلك الأمر بالنسبة للتجارة البينية العربية التي يتم الجزء الأكبر منها عن طريق النقل البري (أو على الأقل جزء من الرحلة) فإن وجود مثل هذه المؤسسات ذات الفروع في العديد من الدول المجاورة من الممكن أن تساعد

بدرجة كبيرة في توافر خدمات جيدة بمستوى مرتفع من ناحية الالتزام بالمواعيد والتعرف على كافة المشاكل الخاصة بالطريق ووجود خدمات في الطرف المقابل وإمكانية وجود نقليات في رحلة العودة وذلك من خلال نظم معلوماتية وتسويقية متطورة، الأمر الذي من الممكن أن يعطي دفعة لتلك التجارة.

- إن إحدى المشاكل الرئيسية بالنسبة للأمور التنظيمية لقطاع النقل البري هو عدم وجود مؤسسات وطنية قوية بخلاف بعض الشركات المحدودة التي تعمل في هذا المجال والتي لا تمثل حجم مساهمتها في سوق النقل إلا جزءاً هامشياً وباقي النشاط يقوم به الناقل الفرد، ومحاولة تنظيم هذا القطاع بأسلوب عصري هو أمر في غاية الصعوبة وبالذات فيما يخص مشاكل الالتزام بالقانون من ناحية الأحمال المحورية ومن النواحي البيئية وكذلك من نواحي الأمن والأمان على الطرق سواء فيما يخص المركبة ذاتها أو ما يخص السائق وخبراته وأسلوبه وساعات العمل وما إلى ذلك. وبالتالي فإن ظهور مؤسسات كبيرة تضم تحت مظلتها العديد من المشغلين أو تمتلك بمعرفتها أساطيل كبيرة من الممكن أن يساهم بدرجة كبيرة في وضع أفضل بالنسبة للأمور التنظيمية الخاصة بهذا القطاع.

ب- الإيجابيات على القطاعات الإنتاجية:

وفيما يخص القطاعات الإنتاجية الأخرى فإنه من الممكن تلخيص أثر وجود قطاع نقل بري قوي على باقي القطاعات فيما يلي:

- رفع الإنتاجية: إن توافر منظومة متكاملة للنقل بين المصدر والهدف (نقل بحري – تداول – تخزين – نقل داخلي) تعمل في سلاسة ويسر تعتبر بلا شك أحد العناصر المهمة في رفع الإنتاجية.
- تقليل المخزون: إن التطور الضخم في صناعة النقل وضمان تدفق وصول (وشحن) البضائع بانتظام قد أدى في دول عديدة إلى الأخذ بنظام

(Zero-Inventory) أي النزول بالمخزون إلى أقل درجة ممكنة وبالتالي تخفيض التكلفة الاستثمارية للمخزون بدرجة كبيرة.

- تلجأ العديد من المؤسسات الصناعية (والزراعية أحيانا) الإنتاجية إلى تملك أسطول نقل بضائع خاص بها، وهذا الاتجاه يحمل تلك المؤسسات بأعباء كثيرة سواء من ناحية التكاليف الاستثمارية لهذا الأسطول أو بالنسبة لتشغيله، وأصبحت مثل هذه الأساطيل تمثل أعباء مالية كبيرة على تلك المؤسسات، وبالتالي فإن وجود شركات نقل متخصصة بمستوى أداء متميز من الممكن أن يغير تفكير تلك المؤسسات الصناعية للتعاقد لنقل منتجاتها بدلا من التشغيل الذاتي للنقل، وبالتالي نقص السعر النهائي للمنتج بصورة ملموسة.

5 - مجالات العمل للمؤسسات الأجنبية:

بداية يجب أن تكون هناك أهداف واضحة لفتح الأبواب أمام المؤسسات الأجنبية للعمل في مختلف مجالات النقل الداخلي والأنشطة المكملة له حتى يكون فتح الأبواب تدريجياً بما يغطي الأولويات المطلوبة.

ومن هذا المنطلق فمن الممكن تحديد أولويات العمل المطلوب على النحو التالي:

أولاً - النقل على الطرق:

أ - في مجال نقل البضائع على الطرق:

- النقل المبرد.
- نقل المواد الخطرة Hazardous Materials (بخلاف البترول).
- نقل المواد الصب (الأسمنت).
- نقل المعدات الثقيلة.
- النقل بالقلابات.

ب – الأنشطة المكملة للنقل البري على الطرق:

- محطات الحاويات الداخلية ICD.
- محطات النقل التبادلية Intermodal.
- سكك حديد / بري.
- نقل نهري / بري.
- المحطات الطرفية خارج المدن (مراكز توزيع خارجية أو قرب أو داخل الموانى).
- شحن وتفريغ.
- تخزين.
- تستيف / تعبئة / تجميع Consolidation.
- تجميع / تغليف حمولات الحاويات LCL.
- تبادل البضائع (بين الشاحنات الثقيلة والخفيفة والمتوسطة).
- مراكز اللوجيستيات.

ثانياً – نقل الركاب بين المدن:

أ – تشغيل الخطوط:

تقع هذه الخدمات تحت مظلة العديد من مختلف القوانين في الدول العربية ومن ثم فإن تشغيل الخطوط المنتظمة يخضع للقواعد الواردة في اللوائح التنفيذية لتلك القوانين. حيث ستقدم هذه الخدمة على ذات الخطوط التي تعمل عليها الشركات القائمة حالياً الأمر الذي يستلزم التنسيق بينهما.

ب – الأنشطة المكملة لخدمات نقل الركاب:

- إنشاء وتشغيل وإدارة المحطات النهائية داخل المدن Bus Terminals.
- استراحات على الطرق الرئيسية:

- (محطات خدمات).
- كافيتريات.
- محطات تموين وخدمة.
  - خدمة طوارئ متنقلة.
  - حجز المقاعد Ticketing.

ثالثاً – خدمات مشتركة بين نقل الركاب والبضائع:

- أعمال إصلاح وصيانة جسيمة للمحركات (عمرات).
- تدريب القوى البشرية (سائقين – مهنيين – حرفيين).
- إدخال نظام التأجير التمويلي (تعاون مشترك بين مصنع الوسيلة ومشغلها).

رابعاً – السكك الحديدية:

5-1 الخدمات الرئيسية:

هناك عادة مجموعة من الأهداف تود معظم السكك الحديدية تحقيقها من جراء دخول موردي خدمة أجانب على النحو التالي:

- زيادة نصيب السكك الحديدية من النقليات.
- الارتفاع بمستوى استخدام الإمكانات المتاحة ومن ثم العمل على زيادة الربحية.
- إمكانية تدفق استثمارات جديدة.
- فتح مجالات لخدمات جديدة.

وهناك ستة مجالات أمام السكك الحديدية للتعاون مع القطاع الخاص على النحو التالي:

المجال الأول – زيادة النقليات من العملاء الحاليين للسكك الحديدية:

يعتمد هذا المجال على نظام تسويق جيد يتفهم كافة متطلبات المنتج عن شبكات توزيع السلع المنتجة وبالتالي لابد من قناعة العميل بتحسين الموقف من ناحية مستوى الخدمة – التوقيتات – الالتزام – الأمن والأمان – التكلفة لإمكان النظر في تحويل نقل بضاعته إلى السكك الحديدية.

ومن ثم فإن العميل الحالي هو الهدف الرئيسي لبحوث ميدانية مكثفة للتعرف على كافة مشاكله في سبيل تذليل ما يمكن منها ومن الممكن لمورد الخدمة الجديد أن يقدم أيا من التسهيلات المطلوبة لتحقيق هذه الأهداف.

المجال الثاني : تعديل نظام التوزيع متضمناً وصلات سكك حديدية:

من الممكن تطوير نظام نقل وتوزيع جديد لبعض نوعيات محددة من البضائع متضمناً وصلات سكك حديدية، وذلك على أساس إما خفض التكلفة الإجمالية للنقل أو تحسين مستوى الخدمة.

وفي هذه الحالة يقوم مورد الخدمة بتحمل التكاليف المطلوبة لتطوير عمل المرفق سواء من ناحية البنية الأساسية أو المعدات والمهمات.

المجال الثالث : تطوير النظام الحالي للنقل:

ويقوم هذا المجال على أساس تحديث الأسطول وتطوير المعدات والأجهزة المرتبطة بالتداول والنقل مثل: النقل بالحاويات – النقل المشترك – نقل البضائع أو تقديم خدمات متكاملة من الباب إلى الباب.

المجال الرابع : تشغيل خط فرعي أو جزء من الشبكة:

ظهر في العديد من الأحوال مستثمرون قادرون على التعاقد مع السكك الحديدية للتعهد بتشغيل أجزاء من الشبكة أو بعض الخطوط الفرعية لحسابهم الخاص وذلك بدلاً من الخسائر المستمرة التي تتحملها السكك الحديدية في سبيل تشغيل تلك الأجزاء وقد تكون هناك بعض الأفكار بإغلاق مثل هذه الخطوط.

ويستطيع مورد الخدمة بالتعاون مع اتحادات العمال والموردين للعمل على ترشيد الإنفاق وتطوير الأداء بما يمكن تحقيق التوازن المطلوب بين المصروفات والإيرادات على هذه الخطوط.

المجال الخامس – التعاقد من الباطن على تقديم بعض الخدمات:

قد تصل السكك الحديدية في بعض الأحيان إلى قناعة بأن بعض الأنشطة التي تقوم بها بمعرفتها ليست بالمستوى المطلوب وهناك مجالات واضحة لتطويرها.

وهناك العديد من الأنشطة التي تخضع لمثل هذا الأسلوب مثل خدمات بوفيهات في المحطات والأكل والنوم والتي تتوافر شركات عالمية للقيام بها في مختلف أنحاء العالم – أعمال الحاسبات الآلية – استلام وتسليم البضائع من وإلى العملاء – وأخيراً أعمال الصيانة وما إلى ذلك، وأصبحت هناك الآن العديد من الشركات الخاصة أو المشتركة التي تقوم بمثل هذه الأعمال لمختلف مؤسسات السكك الحديدية.

المجال السادس – التأجير التمويلي للمعدات الرأسمالية:

تعاني معظم سكك حديد العالم من مشكلة مزمنة لتوفير الاستثمارات المطلوبة لتغطية احتياجاتها من مشروعات البنية الأساسية والمعدات ووحدات الجر وما إلى ذلك.

وقد نجحت بعض التجارب في الخارج في قيام بعض المستثمرين بتوفير المبالغ المطلوبة لشراء المعدات المطلوبة وتأجيرها للسكك الحديدية على أساس نظام التأجير التمويلي بالاشتراطات التي تناسب الطرفين.

وبالرغم من أن هذا المجال لا يعتبر استثماراً مباشراً في السكك الحديدية إلا أنه يساهم في حلول لبعض المشاكل التي قد تجابهها السكك الحديدية.

2-5 خدمات بخلاف التشغيل:

ظهرت في خلال الخمس عشرة سنة الماضية مجموعة من الشركات المشتركة Joint Venture مع السكك الحديدية للقيام بالعديد من المجالات التنفيذية بخلاف تشغيل القطارات إضافة إلى ذلك فإن هناك العديد من أعمال السكك الحديدية تقوم بتنفيذها شركات من القطاع الخاص أو القطاع العام، على النحو التالي:

أ - المشروعات والأعمال القائمة:

- شركات خدمات الأكل والنوم.
- شركات لتجديد السكة.
- شركات أعمال صيانة ومد خطوط.
- شركات إنشائية (مقاولات).
- شركات حراسة.
- شركات صيانة لعربات السكك الحديدية.
- شركات نظافة.
- أعمال الشحن والتفريغ.

ب - المشروعات التي يمكن النظر فيها:

- إنشاء وإدارة وتشغيل محطات الحاويات الداخلية.
- تطوير وإنارة محطات السكك الحديدية.
- الاستغلال الأمثل للأحواش القديمة غير المستخدمة.
- إدارة ورش الصيانة والإصلاح.
- مكاتب حجز وبيع التذاكر.
- التسويق (في مجال نقل البضائع).

3-5 خدمات التشغيل:

(قد يتطلب الأمر تطوير القوانين الحالية للسماح بمثل هذه الأنشطة) الهدف الرئيسي للخدمات المطلوبة هو تنشيط نقل البضائع:

- تأجير قطارات لنقل الحاويات.
- تأجير قطارات لنقل القمح.
- تأجير قطارات لنقل الأسمنت.

6- الاحتياطات الوقائية للسماح للمؤسسات الخارجية بمزاولة النشاط:

في إطار السماح لنفاذ المؤسسات الخارجية للدخول في مجال النقل الداخلي فإنه من الضروري أن تكون هناك احتياطات وقائية يجب أن ينظر إليها بعين الاعتبار طبقاً للتالي:-

6-1 الدعم:

إن قطاعات النقل بصفة عامة من القطاعات المدعمة من معظم الدول في المنطقة كما سبق وتم شرحه بالجزء الخاص بالدعم. والمقصود هنا هو الدعم المباشر والذي يتمثل في:

فرق أسعار الوقود:

- يباع السولار بحوالي نصف سعر الجازولين في بعض الدول رغم أن تكلفة الإنتاج متقاربة.
- يباع الوقود (بنزين ، سولار) لقطاع النقل بصفة عامة وفي معظم الدول العربية بأسعار تقل عن الأسعار الاقتصادية.

البنية الأساسية:

تقدم الدولة البنية الأساسية للنقل من طرق وكباري وممرات سفلية بدون مقابل للمستخدم فيما عدا جزءاً محدوداً من الشبكة والتي تعمل بنظام الطرق الضرائبية (في

بعض الدول) وكذلك الأمر بالنسبة للمواني فإن الدولة تقوم بالإنشاء والصيانة بدون مقابل يذكر ولا تحصل إلا على عائد محدود من هذه التكلفة.

الدعم المالي للسكك الحديدية ومؤسسات نقل الركاب:

وهو يمثل الفرق بين التكلفة الفعلية لتقديم خدمة النقل والتعريفة السارية لأجور النقل التي توافق عليها السلطة المختصة وبالذات بالنسبة لنقل الركاب سواء بالسكك الحديدية أو مترو الأنفاق أو هيئات النقل داخل المدن.

6-2 قوانين الاستثمار والمناطق الحرة:

تشجيعاً من معظم الدول في المنطقة لجذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية للعمل في مختلف المجالات الإنتاجية فإن هذه القوانين تعطي مزايا متعددة من ناحية الإعفاءات الضريبية والإعفاءات من قوانين العمالة وما إلى ذلك للشركات التي يصرح لها بالعمل تحت مظلة هذا القانون.

6-3 المناطق العمرانية الجديدة:

كذلك الأمر فإن هناك مشروعات أخرى تتمتع بإعفاءات ومزايا ضريبية متعددة تشجيعاً لنمو وازدهار بعض المناطق، وتحفيزاً لجذب المزيد من الاستثمارات وإتاحة المزيد من فرص العمل.

إن قضية الدعم من القضايا المعقدة والتي تختلف أبعادها من دولة إلى أخرى طبقاً للظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة، وبالتالي فإن الاختلاف على قضايا الدعم هو ليس فقط بين مجموعات مختلفة من الدول بل تمتد هذه الخلافات والمشاكل داخل الدولة ذاتها من قطاع إلى آخر.

الفصل الثاني

الإعداد لتحرير تجارة خدمات النقل

الفصل الثاني

الإعداد لتحرير تجارة خدمات النقل

1- مقدمـــة:

تهدف الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات بصفة عامة إلى تحرير الخدمات الاتجارية Tradable Services بمعنى حرية دخول أسواق الخدمات بالدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية (WTO)، مما يحقق توسيع نطاق تجارة هذه الخدمات في ظل ظروف من الشفافية، مع مراعاة التحرير التدريجي للخدمات وفق الأوضاع الاقتصادية لكل دولة وصولا للتحرير الكامل لأسواق كافة الخدمات في الأجل الطويل.

وطبقاً للإطار العام للاتفاقية والذي تم عرضه سابقاً فإنه يمكن تبويب التزامات الدولة العضو إلى:

- التزامات وضوابط عامة General Obligations and Disciplines، وهي ملزمة لكافة الدول الأعضاء.
- التزامات محددة Specific Commitments، وهي الالتزامات التي تقدمها الدولة في جداول التزاماتها وتتفاوض حولها في ضوء مراحل التنمية الاقتصادية التي تمر بها.

ويترتب على تقديم كل من هذه الالتزامات قيام الدولة العضو باتخاذ العديد من الإجراءات في مجالات عديدة، تبعاً لوضع وحالة القطاع الخدمي موضوع التحرير، إذ قد تتناول أساليب السياسات الاستراتيجية أو التنفيذية أو تطوير الوضع المؤسسي أو التشريعات المنظمة للقطاع وغيرها بما يحقق التوازن بين كل من متطلبات تحرير هذه الخدمات وما يتبعها من منافسة حادة بين الموردين مع مراعاة الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية للدولة في ذات الوقت.

2 - التزامات الاتفاقية:

ومن العرض في الأجزاء السابقة لأهم المبادئ والأحكام وكذلك المعاملة القطاعية لخدمات قطاع النقل البري يتبين أن الاتفاقية تلزم الدولة العضو بالآتي:

أ - في الأجل الطويل:

- تلتزم الدولة العضو بتحرير جميع خدمات النقل البرى الواردة بجدول التصنيف بمعنى حرية دخول الموردين الأجانب مع المساواة بين الموردين المحليين في سوق الخدمة.
- إنشاء مركز استفسار لنشر القوانين والقواعد المنظمة لأعمال هذه الخدمات، مع إخطار مجلس تجارة الخدمات سنوياً بأية تغيرات تطرأ على هذه القوانين.

ب- في الأجل القصير:

- يتم تحرير الخدمات تدريجياً – للخدمات التي تدرج بجداول الالتزامات – وفق الأوضاع الاقتصادية التي تمر بها الدولة بالنسبة لكل خدمة على حدة.

ومن ذلك يتبين أن الإعداد لمراحل المفاوضات القادمة ولتقديم جداول الالتزامات للخدمات المقترح تحريرها يتطلب من الدولة العضو إعداد المزيد من الدراسات واتخاذ العديد من الإجراءات قبل التقدم بجداول التزاماتها. ويتطلب إعداد هذه الدراسات واتخاذ الإجراءات الآتي:

أولاً – دراسة الوضع الحالي لكل خدمة من عدة نواح:

- مدى حرية الدخول للسوق بالنسبة لكل من المواطنين أو الأجانب.
- أثر تحرير الخدمة على النواحي الاقتصادية والاجتماعية.
- تحديد الخدمات التي تؤدى بمعرفة محتكر "لأداء الخدمة" وذلك بهدف التحقق من عدم استغلال المحتكر لهذا الحق، وكذلك تقديم البيانات اللازمة لمجلس تجارة الخدمات في حالة طلبها.

- تحديد الخدمات التي تقدم لها إعانات "المدعمة" ودراسة الآثار الاجتماعية والاقتصادية لهذا الدعم وتحديد مراحل التدرج لتخفيف الآثار السلبية له.

ثانياً – دراسة ومراجعة القوانين والقرارات المنظمة للخدمات بهدف:

- تطوير القوانين بما يتسق ومراحل تحرير الخدمة.
- تجميع القوانين والقرارات وتوفيرها بمراكز "الاستعلام" لكي تتاح لجميع الدول فرصة الإطلاع عليها.
- إخطار مجلس تجارة الخدمات بأية تغيرات تطرأ على القوانين القائمة.

ثالثاً – تحديد المزايا الممنوحة للدول الأخرى في مجال كل خدمة بموجب الاتفاقات الإقليمية والثنائية المبرمة مع الدول الأخرى تمهيداً لمنحها للدول الأعضاء بمنظمة التجارة العالمية.

3 – متطلبات تنفيذ الالتزامات العامة (جدول1)

3-1 متطلبات تنفيذ مبدأ الدولة الأكثر رعاية:

رأينا من قبل أن المادة الثانية من اتفاقية GATS تقضي بأن يكون تبادل الخدمات بين الدول الأعضاء على أساس مبدأ الدولة الأكثر رعاية بمعنى عدم التمييز بين مقدمي الخدمة الأجانب من حيث الدخول إلى الأسواق وشروط التشغيل.

ولتنفيذ هذا المبدأ يجب على الدولة الراغبة في الدخول إلى الاتفاقية تنفيذ ما يلي:

- حصر المزايا الممنوحة لبعض الدول بموجب اتفاقيات ثنائية أو إقليمية تمهيداً لتعميمها على باقي الدول الأعضاء (في الأجل الطويل).
- إعداد قائمة بالمزايا الممنوحة لبعض الدول ولا ترغب الدولة في تعميمها على باقي الأعضاء لتضمينها القائمة السلبية عند التقدم بجداول التزامات محددة.

ومن المعلوم أن معظم الدول العربية ترتبط باتفاقات ثنائية أو إقليمية خاصة لنقل البضائع والركاب إضافة إلى الاتفاقات الجماعية تحت مظلة جامعة الدول العربية. وتتناول هذه الاتفاقية الإطار التنظيمي لتبادل هذه الخدمات على النحو التالي:

أ – في إطار اتفاقية تنظيم النقل بالعبور بين دول الجامعة العربية تقدم التسهيلات الآتية لجميع الأطراف الموقعة:

- تسهيل عبور البضائع ووسائل النقل.
- استخدام مرافق النقل.
- إعفاء البضائع العابرة من أية رسوم أو ضرائب.

ب – في إطار الاتفاقات الثنائية، فإن معظمها يتناول المعاملة التفضيلية والتي منها:

- منح أفضلية نقل الركاب.
- منح أفضلية نقل البضائع.
- منح تخفيضات على أسعار تذاكر الخطوط المنتظمة لمجموعات الشباب والطلاب.
- إعفاء وسائل النقل من الرسوم والبدلات.
- يجوز للناقلين فتح مكاتب تشغيل أو وجود وكيل.

وكل هذه المزايا تقوم على أساس المعاملة بالمثل.

نخلص من ذلك أن جميع التسهيلات التي اشتملت عليها تلك الاتفاقات عبارة عن أمور تنظيمية لتنظيم التبادل التجاري بين الدول العربية ولم تتضمن أية مزايا لموردي الخدمة بأداء خدمات داخل البلاد وهذا يعني أنها لن تؤثر على الالتزامات التي قد تقدمها الدولة عند الدخول في الاتفاقات العامة للتجارة في الخدمات (GATS).

3-2 متطلبات تنفيذ مبدأ الشفافية:

يتطلب تنفيذ هذا المبدأ الآتي:

أ - إنشاء مركز استفسارات:

- ويقوم هذا المركز بإعداد قاعدة بيانات تتيح تقديم المعلومات لأية دولة عضو والرد على الاستفسارات وإمداد منظمة التجارة العالمية بأية تعديلات على القوانين المنظمة لأعمال القطاع وتتضمن هذه القاعدة ما يلي:
  - جميع القوانين والقرارات المنظمة لقطاع النقل.
  - جميع الاتفاقيات الثنائية والإقليمية بقطاع النقل.
  - اللوائح المنظمة للتشغيل.

ب- وضع آلية لتطوير قاعدة البيانات وفق أية تعديلات تطرأ على محتوياتها من قرارات وقوانين ولوائح ... الخ.

جـ- إخطار مجلس التجارة بأية قوانين أو أنظمة أو مبادئ توجيهية جديدة.

وقد تبنت العديد من الدول العربية إنشاء مراكز معلومات إما قطاعية أو عامة، كما قد تم أيضاً إنشاء العديد من نقط التجارة الخارجية في العديد من دول المنطقة. ومن المفروض أن تتضمن قواعد المعلومات التي تتيحها مثل هذه المراكز ما يلي:-

- القرارات والقوانين والإجراءات السائدة لتنظيم خدمتي نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية.
- بيانات عن أنشطة نقل الركاب والبضائع على الطرق (خطوط، محطات نهايات، تعريفات ... الخ).
- بيانات عن جوانب التنظيم، التشغيل المواصفات المسموح بها للمركبات العاملة .... الخ.

- وتعتبر هذه القاعدة نواة أساسية لقاعدة البيانات لمركز الاستفسارات بعد تدعيمها بالآتي:-
- استكمال القوانين والقرارات المنظمة للقطاع (قطاع السكك الحديدية، الخدمات المكملة .... الخ).
- المواصفات الخاصة بالبنية الأساسية والتي تمس أبعاد وحمولات وسائل النقل المختلفة.
- القوانين الأخرى التي لها ارتباط بقطاع النقل (المرور – البيئة ...) وما إلى ذلك.

3-3 متطلبات تنفيذ مبدأ المعاملة الوطنية:

ينطبق مبدأ المعاملة الوطنية بالنسبة لموردي الخدمة الأجانب بتطبيق ذات الأجراءات والقيود التي تضعها الحكومة المعنية على المشتغلين بالخدمات في السوق المحلي ويختص هذا البند بتمكين غير المقيمين Nonresidents من تقديم الخدمات على ذات الأسس التي قد تنطبق على المقيمين، وطبقاً للتعريف الوارد في إعلان 1976 فإن المعاملة الوطنية توجب تطبيق القوانين والنظم والقواعد واللوائح السائدة بما يتمشى مع القانون الدولي وبما لا يقل عما هو متاح للمؤسسات المحلية:

ولتحقيق هذا المبدأ فإنه يجب على الدولة الراغبة في الانضمام اتباع ما يلي:

أولاً – مراجعة هذه القوانين والقرارات واللوائح بهدف:

- تحديد الخدمات التي تخضع لقيود معينة مثل:

– حظر أداء الخدمات على القطاع الخاص سواء محلي/أجنبي.

– حظر أداء الخدمات على المستثمر الأجنبي.

ثانياً – تطوير هذه القوانين والنظم بما يتسق وسياسات القطاع المستقبلية وبما يحقق تنظيم أداء الخدمات لتحقيق التوازن بين متطلبات الطلب وطاقة العرض وقد يتطلب ذلك إعداد العديد من السياسات التنفيذية مع مراعاة الآتي:

- إزالة القيود أمام الموردين الأجانب لدخول السوق.
- المساواة في المعاملة بين كل من موردي الخدمة من المواطنين والأجانب.

4-3 متطلبات تنفيذ مبدأ التدرج في تحرير الخدمات:

تهدف الاتفاقية بصفة عامة إلى تحرير جميع الخدمات الاتجارية Tradable Services، إلا أن الاتفاقية قد أخذت في الاعتبار ظروف الدول النامية والتي لا تسمح ظروفها بالتحرير السريع لقطاع الخدمات وتعريضه لمنافسة شرسة غير متكافئة من مؤسسات وشركات دولية متعددة الجنسيات ذات مقدرة قد تفوق إمكانية الدولة ذاتها، ولذلك سمحت للدول النامية بتدريج تحرير الخدمات وفق أوضاعها الاقتصادية.

ولتنفيذ هذا المبدأ يتطلب إجراء الآتي:

- تحديد الخدمات التي لم يتم تحريرها بعد في الوقت الحالي وهذا يعني:
- إعداد الدراسات الشاملة والعميقة عن وضع هذه الخدمات وتحديد نقاط القوة والضعف الخاصة بها سواء في مجال السياسات أو البنية الأساسية أو اللوائح .... الخ.
- وضع وتنفيذ بعض السياسات الهادفة نحو تدعيم هذه الخدمات وتحريرها تدريجياً.

وبالنظر إلى وضع قطاع النقل البري والخدمات المكملة والمدعمة له في العديد من الدول العربية يتبين أن العديد من هذه الخدمات قد تم تحريرها على المستوى المحلي وتعمل وفق آليات السوق وإن كان بعض هذه الخدمات (المحررة) قد لا يمكنه الوقوف حالياً أمام المنافسة الأجنبية لظروف محلية وتاريخية، الأمر الذي يستدعي

التعرف على كافة تفاصيل مواطن القوة والضعف في هذا القطاع في كل دولة على حدة تمهيداً لتنظيم الاستفادة من الدخول في هذه الاتفاقية ليس فقط للسماح لمورد الخدمة الأجنبي بالدخول في النشاط وإنما لمحاولة امتداد نشاط القطاع الوطني إلى خارج الحدود في الدول الأوربية المجاورة.

3-5 قضايا الدعم:

تعتبر قضايا الدعم من الأمور المعقدة والتي لا توجد توجهات محددة لمعالجتها، حيث إن الأمر يختلف بدرجة كبيرة من بلد إلى آخر ومن قطاع إلى آخر وعلى سبيل المثال لا الحصر فإن قضية دعم المنتجات الزراعية هي من أهم القضايا الساخنة التي تواجه منظمة التجارة العالمية ولم يكن هناك أية اتفاقات للرأي بين مختلف الدول في هذا المجال، إلا أنه بالنسبة لقطاع النقل في المنطقة العربية فإنه من الممكن النظر إلى هذا الأمر من خلال ثلاثة محاور:

- فيما يخص موضوع الدعم بالنسبة لأسعار الوقود وتكلفة البنية الأساسية فإنه من الصعب إن لم يكن من المستحيل محاولة محاسبة الشركات الخارجية بأسعار مختلفة بالنسبة للوقود، كما أن الاتفاقية ذاتها لا تسمح بذلك على أساس مبدأ المعاملة الوطنية (NT) وقد ثبت بالفعل في تجربة تمت في جمهورية مصر العربية في بدء سياسة الانفتاح في أواخر السبعينيات استحالة تنفيذ مثل هذا المبدأ نظراً لوجود أوجه تماثل متعددة، ومن ناحية أخرى فإن قضايا الدعم أصبحت تهم واضعي السياسات الاقتصادية في معظم الدول العربية بدرجة كبيرة، وهناك توجه عام لقيام الدولة بالحد من الدعم نظراً لما له من آثار سلبية على الأداء الاقتصادي للدولة.
- أما من ناحية العمل تحت مظلة قوانين الاستثمار وما تتيحه من مزايا واعفاءات لا يتمتع بها مورد الخدمة الوطني فإنه من المفروض أن يكون الدعم تحت مظلة هذه القوانين في مجالات ومواقع محددة يتطلبها الاقتصاد القومي للبلاد ولا تمثل منافسة للمؤسسات الوطنية.

- بصفة عامة فإن دخول الشركات الأجنبية من الأفضل أن يكون في المجالات والمواقع التي سيسمح للعمل بها من خلال مشاركة مع شركات وطنية قائمة بالفعل وذلك لإمكان تعظيم الفوائد على الاقتصادات الوطنية.

جدول (1)

متطلبات تنفيذ المبادئ الأساسية لاتفاقية GATS

المبدأ	الهدف من المبدأ	متطلبات التنفيذ بالدول الأعضاء
1- التدرج في تحرير الخدمات	• تحرير جميع الخدمات في الأجل الطويل.	- وضع السياسات الاستراتيجية والتنفيذية التي تتسق ومنهجية التحرير. - تحديد مواطن الضعف والقوة في القطاع (هيكل تنظيمي/مؤسسي، تشريعات/لوائح، بنية أساسية، مستوى خدمة ....). وضع الخطط والبرامج التنفيذية لتطوير القطاع (معالجة نقاط الضعف) وتحرير الخدمات تدريجيا.
2- الدولة الأكثر رعاية	• عدم التمييز بين موردي الخدمة الأجانب من حيث الدخول إلى الأسواق.	- حصر المزايا الممنوحة للدول الأخرى في الاتفاقيات الثنائية والإقليمية. - مراعاة المساواة في هذه المزايا لكافة موردي الخدمة في الأجل الطويل بعد تحرير قطاعات الخدمات.
3- الشفافية	• الإفصاح عن كل ما يتعلق بالقوانين واللوائح والنظم الخاصة بأساليب الدخول للسوق. • الرد على استفسارات الدول	- إنشاء مركز استفسار مدعم بقاعدة بيانات القوانين والقرارات .... بما يتيح الرد على الاستفسارات. - وضع آلية لتطوير هذه القاعدة بما يطرأ عليها من تغيرات مستقبلية. - موافاة منظمة التجارة العالمية بهذه القوانين وأية تعديلات تطرأ عليها.
4- المعاملة الوطنية	• تمتع موردي الخدمة الأجانب بذات الأسس التي يعامل بها موردو الخدمة المحليون.	- مراجعة القوانين واللوائح ونظم التراخيص. - تطوير هذه القوانين واللوائح والنظم بما يحقق هذا المبدأ.

4 – معايير اختيار الأنشطة الممكن تحريرها (قطاع النقل):

لقد أخذت معظم الدول العربية بمبدأ تحرير الخدمات سواء أمام مورد الخدمة المحلي أو مورد الخدمة الأجنبي بالنسبة للعديد من الأنشطة داخل مختلف القطاعات ومن ضمنها قطاع النقل وذلك من خلال العديد من القوانين ومن أهمها ما يخص الاستثمار الأجنبي وتشجيعه على الدخول في مختلف الأنشطة داخل البلاد. إلا أن هذا الأمر لم ينعكس على الالتزامات التي تقدمت بها الدول العربية في مجال اتفاقية التجارة العامة في الخدمات. وربما يرجع السبب الرئيسي في هذا التردد الخاص بوضع التزامات محددة للدولة هو عدم التعرف بالكامل على الآثار المترتبة على مثل تلك الالتزامات.

ومن ثم فمن المهم بمكان إيجاد معايير "Criteria" لاختيار أنشطة الخدمات التي قد تنظر الدولة المعنية في أمر تحريرها أمام موردي الخدمة الأجانب سواء على المدى البعيد أو القصير. وهناك أربعة معايير من الممكن اتباعها في التقييم وهي:

أ – خدمات تم تحريرها ويشارك القطاع الخاص (أو يقوم بالكامل) في توريدها:

حيث سعت معظم دول المنطقة خلال الفترة الماضية على تشجيع القطاع الخاص الوطني بالدخول في معظم الأنشطة المرتبطة بتوريد الخدمات. إلا أن الأمر يحتاج في نفس الوقت إلى وضع قواعد ونظم لدخول موردي خدمات جدد إلى السوق لتجنب المنافسة المدمرة في حالة زيادة جانب العرض على الطلب أو للحيلولة دون حدوث منافسة مدمرة من ناحية أجور النقل. ومما لاشك فيه أن إدراج مثل تلك الخدمات في جداول الالتزامات سوف يعطي صورة مشرفة للعروض المقدمة وفي ذات الوقت عدم المساس بالأوضاع القائمة.

ب – مدى احتياجات السوق Economic Need Test

وهي الخدمات التي يفتقر إليها السوق ويحتاج الأمر لتشجيع موردي الخدمة الأجانب للدخول في مثل هذه الأنشطة ومثال ذلك النقص في بعض أنواع معينة من أساطيل النقل – وكذلك بعض الخدمات المدعمة والمكملة لنشاط النقل وبصفة خاصة

محطات الخدمات على طول مسار الطرق الدولية والمحطات النهائية (قيام/وصول) للركاب والبضائع ومحطات الحاويات الداخلية (ICD). ومما لا شك فيـــه أن تحـــرير مثل تلك الخدمات سيؤدي بالتبعية إلى دعم وتطوير كافة أساليب التشغيل الحاليـــة.

جـ - خدمات تساعد في دخول تكنولوجيا متطورة:

إن أحد الأهداف التي قد يسعى إليها صانع القرار هي محاولة تطوير النظم السائدة في إدارة وتشغيل مختلف خدمات النقل بإدخال تقنيات حديثة ومفاهيم جديدة في مختلف أنشطة النقل ومن المجالات التي من الممكن أن يساهم فيها مورد الخدمة الأجنبي:

- إدخال نظم اللوجيستيات في مجال النقل والتخزين والتوزيع.
- الاستفادة بما تقيمه نظم المعلومات الحديثة في مختلف مجالات الإدارة والتشغيل.
- التكامل بين مختلف وسائل النقل باتباع نظم النقل المشترك وبما يسمى Combined Transport أو Inter-Modal .
- تطوير نظم الصيانة والتشغيل.
- إنشاء الموانى الجافة.
- الاستعانة بنظم المعلومات الجغرافية GPS في متابعة حركة المركبات داخل مختلف الدول.
- الارتباط بشبكات المعلومات الدولية والإقليمية والوطنية للتعرف على أوضاع قطاع النقل في كل دولة على حدة وبالذات في مجال الطلب على النقل وحجم النقليات لمختلف الدول بما يمكن من رفع كفاءة التشغيل وبالذات في رحلات العودة.

د – خدمات يساهم الموقع الجغرافي للدولة في نموها:

تتميز بعض الدول بمواقع جغرافية تجعلها في موقع استراتيجي مهم وبالنسبة لبعض الخدمات المحددة وبالذات بالنسبة لقطاعي خدمات النقل والسياحة وعلى سبيل المثال لا الحصر فإن المملكة الأردنية الهاشمية تقع في مركز حركة النقل البري بين شمال المنطقة العربية وجنوبها، وتربط بين أوربا ومنطقة الخليج، ومن ثم فإن حركة الترانزيت بالشاحنات بين دول المشرق العربي تمر غالبيتها عبر الأردن، إضافة إلى ذلك حركة الترانزيت البحرية/البرية التي تربط بين المشرق العربي والمغرب العربي عبر ميناءي نويبع والعقبة. وكذلك الأمر بالنسبة للمملكة العربية السعودية فيما يخص حركة الشاحنات الترانزيت التي تعمل في مجال النقل البري بين ميناء دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة وكل من قطر، الكويت، البحرين أو الأردن والعراق، وكذلك الأمر بالنسبة لميناء اللاذقية في الجمهورية العربية السورية والذي يستطيع أن يخدم التجارة الخارجية لكل من العراق والأردن. وأيضاً بالنسبة لجمهورية مصر العربية ووجودها في موقع استراتيجي بين البحرين المتوسط والأحمر. ومما لا شك فيه أن مثل هذه المواقع الجغرافية تساعد في اجتذاب المشروعات المرتبطة بمجال النقل لخدمة التجارة العالمية وتجارة الترانزيت عن طريق:

- إنشاء الموانى المحورية.
- إنشاء مناطق حرة.

ويوضح الجدول (2) بيان بعض الخدمات التي تحقق هذه المعايير. وبالطبع تختلف هذه الخدمات من دولة إلى أخرى وتحتاج إلى رؤية تفصيلية من مسئولي قطاع النقل في كل دولة على حدة لاختيار أنواع الأنشطة التي تنطبق عليها أي من البنود الأربعة سالفة الذكر.

جدول (2)

الخدمات التي تحقق معايير اختيار جداول الالتزامات بتحرير الخدمات

المعيار	الخدمات التي تحققها*	رقم الخدمة CPC
1- خدمات لا يوجد عليها قيود لدخول السوق	- خدمات النقل البري للبضائع (بأنواعه) - خدمات التخزين والمستودعات - خدمات تداول الحاويات - خدمات تداول البضائع العامة - خدمات محطات الأتوبيس - خدمات الانتظار - خدمات صيانة معدات السكك الحديدية - خدمات وكلاء النقل	7123 742 7411 7419 7441 7443 74300 7480
2- خدمات يحتاجها السوق	- نقل البضائع المجمدة والمثلجة - تداول الحاويات - تداول البضائع (شحن/تفريغ) - خدمات محطات الأتوبيس النهائية - خدمات محطات الانتظار	71231 71233 741110 74410 74430
3- دخول تكنولوجيا متطورة	- نقل البضائع المجمدة والمثلجة - نقل الحاويات - خدمات التخزين - مراكز اللوجيستيات - مراكز تجميع وتوزيع - محطات تبادلية - المواني الجافة محطات نهائية	71231 71231 742
4- خدمات يدعمها الموقع الجغرافي	- خدمات تداول البضائع - خدمات التخزين والمستودعات - خدمات مساعدة للنقل على الطرق - خدمات وكلاء نقل البضائع	741 742 7449 7480

يمكن إضافة خدمات أخرى مستقبلياً منها:

- إدارة وتشغيل ورش الصيانة والإنتاج بالسكك الحديدية.
- إدارة وتشغيل بعض الخدمات أو الخطوط الحديدية.

- إنشاء شركات نقل ركاب أو بضائع.
- إنشاء موانى أو مراكز تجميع.
- إنشاء مناطق حرة.

5- أساليب توريد الخدمة في قطاع النقل البري والقيود القائمة (انظر جدول 3)

من المهم التعرف على أساليب توريد الخدمة طبقا لما جاء في اتفاقية GATS وتطبيقاتها بالنسبة لخدمات أنشطة النقل المختلفة على النحو التالي:

الأول – عبر الحدود:

ينطبق هذا الأسلوب على خدمتي نقل الركاب والبضائع على الطرق البرية بين مختلف الدول العربية وبينها وبين الدول الأخرى المجاورة مثل:

- خطوط نقل الركاب المنتظمة بين مختلف الدول.
- خطوط النقل السياحي (العارضة) بما في ذلك السياحة الترفيهية سواء كانت من دول المنطقة أو من خارجها.
- حركة انتقال وسائل النقل الأجرة وركابها بين مختلف دول المنطقة.
- حركة النقل انتقال الأفراد بوسائل النقل الخاصة.
- حركة انتقال البضائع والشاحنات عبر الدول العربية والدول الأخرى المجاورة سواء أكانت حركة بضائع عابرة بالترانزيت أم صادرات وواردات بين دولتين متجاورتين.

يخضع هذا الأسلوب في الوقت الحالي إلى:

أولاً – مجموعة من الاتفاقيات:

- أهمها الاتفاقات الثنائية في مجال النقل البري بين كل دولة ومجموعة الدول الأخرى.
- اتفاقيات دولية مثل اتفاقية TIR .
- اتفاقيات إقليمية مثل اتفاقية الترانزيت العربية.
- اتفاقيات إقليمية/محددة مثل اتفاقية التعاون بين مختلف الدول الخليجية.

ثانياً – القوانين السائدة: قوانين الطرق – قوانين المرور – قوانين الجمارك:

القواعد والنظم : وهي خاصة بالعمل في المراكز الحدودية البرية كساعات العمل – والتعامل مع المخلصين وأساليب التفتيش ونظام التخليص وما إلى ذلك. ومن ذلك يتبين أن هذا الأسلوب من التوريد هو من النوع "المتاح بشرط".

الثاني – الاستهلاك في الخارج:

في الغالب لا توجد قيود من جهة الدولة في هذا النمط من الاستهلاك، ومعظم الدول لا تضع أية قيود سواء في خروج الأفراد أو وسيلة النقل وعادة تكون القيود الموضوعة بمعرفة الدولة المستقبلة لأي منهما.

ومن الملاحظ أنه توجد بعض القيود الجمركية على خروج المركبات في جمهورية مصر العربية حيث يتطلب الأمر إعطاء ضمانات جمركية تحفظ حقوق الإدارة الجمركية المعنية في حالة عدم رجوع المركبة إلى البلاد. كما أن الإدارات الجمركية تطلب دفتر مرور جمركي بما يسمى (تريب تك) لحفظ حق الجمارك في حالة عدم خروج المركبة مرة أخرى خارج البلاد.

وبالنظر إلى أنه قد جرى العرف على أن الحاوية هي جزء من وسيلة النقل فإن هناك أيضاً العديد من الشروط تفرضها بعض الدول على حركة تلك الحاويات.

الثالث - الوجود التجاري:

يعتبر هذا الأسلوب هو الأمر الشائع في توريد خدمات النقل بشقيه (ركاب وبضائع) بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي سواء أكان ذلك بالنسبة للخدمات الأساسية أو الخدمات المكملة وبصفة خاصة خدمات صيانة معدات النقل وخدمات تداول الحاويات وتخزينها والخدمات المكملة لنشاط النقل بالسكك الحديدية.

ومن أمثلة ذلك إنشاء فروع لشركات أجنبية داخل البلاد. أو الدخول في إنشاء شركات مشتركة كما هو الحال مع السكك الحديدية في جمهورية مصر العربية والتي قامت بإنشاء العديد من هذه الشركات في مختلف مجالات الخدمات المكملة لنشاط السكك الحديدية.

الرابع - وجود الأشخاص الطبيعيين:

من المعروف أن تقديم الخدمة في إقليم العضو "مستهلك الخدمة يتم بمعرفة أفراد تابعة لمورد الخدمة من إقليم عضو آخر. ويقوم هؤلاء الأفراد بالإقامة بصفة مؤقتة لفترة محددة في أراضي البلد مستهلك الخدمة.

والأمر يختلف من دولة إلى أخرى في هذا الموضوع، فهناك ثلاثة أنواع من العمالة:

العمالة المهنية : كما هو الحال بالنسبة للخبراء في المجالات الاستشارية ومكاتب المحاسبات وما إلى ذلك. وبالطبع فإن هذه المجموعات لا توجد مشاكل أمامها وتنتقل بسهولة من موقع إلى آخر طبقاً لاحتياجات كل دولة على حدة، وبالطبع فإن الدول الغربية لها الغالبية العظمي في هذا الميدان.

العمالة الحرفية الفنية : وهؤلاء هم الفنيون من عمالة ماهرة ومساعدين فنيين وما إلى ذلك وهذه المجموعة أيضاً تنتقل بسهولة -ولكن بدرجة أقل- بين مختلف الدول، ولكن بدأت الدول الغربية في تشديد القيود على حركة هذه النوعية.

العمالة اليدوية : تمثل هذه الفئة من ناحية العدد أكبر نسبة من العمالة التي تنتقل من بلد إلى آخر وبالطبع فإن هذه العمالة معظمها من الدول النامية، وتقوم الدول الغربية بوضع كافة العراقيل أمام حركة مثل تلك الفئة لمنعها من الدخول إليها.

وبالطبع فإن موقف الدول العربية من أسلوب التوريد هذا (Mode 4) يختلف من مجموعة إلى أخرى، فهناك أيضاً دول موردة للعمالة ودول أخرى مستقبلة لتلك العمالة، وبالتالي لا توجد مواقف موحدة بين الدول العربية فيما يخص هذا البند.

جدول (3) خدمات قطاع النقل البري المكملة والمدعمة (القيود القائمة)
(سككي وطرقي) الوضع الحالي في جمهورية مصر العربية طبقاً للقوانين السائدة

الرقم الكودي CPC	المجموعة	الوضع الحالي* للخدمة		أسلوب توريد الخدمة*			
		تم تحريرها	توجد قيود	1	2	3	4
	خدمات النقل البري 71						
711	**خدمات النقل بالسكك الحديدية**						
7111	**خدمات نقل الركاب**						
	- بين المناطق الحضرية		ق[1]	غ.م[1]	م	غ.م[1]	م
7112	**خدمات نقل البضائع**		ق[1]	غ.م[1]	م	غ.م[1]	م
71121	- نقل بضائع مجمدة أو مثلجة						
71122	- نقل المواد السائلة أو الغازية						
71123	- نقل الحاويات						
71124	- نقل البريد						
71129	- نقل أنواع أخرى						
71130	**خدمات الدفع والجر**		ق[1]	غ.م[1]	غ.م[2]	غ.م[1]	م
712	**خدمات نقل بري أخرى (خدمات النقل على الطرق)**						
71213	**خدمات نقل ركاب منتظمة بين المناطق الحضرية**						
	- خدمات سيارات الأتوبيس						
	- بين المدن داخل البلاد		ق[2]	غ.م[3]	غ.م[1]	غ.م[3]	م
	- خارج البلاد		ق[3]	م	م	م	م
7112	**خدمات نقل ركاب غير منتظمة**			م[3]	م	غ.م[4]	م
71121	- خدمات السيارة الأجرة بين المدن	ح	-				
7123	**خدمات نقل البضائع داخل البلاد**	ح	-	م	2	م[3]	م
71231	- نقل المواد المجمدة والمثلجة						
71232	- نقل الصب السائل والغاز						
71234	- نقل الحاويات						
71235	- نقل الأثاث						
	- نقل البريد						

تابع جدول (3)

خدمات قطاع النقل البري المكملة والمدعمة (القيود القائمة)

(سككي وطرقي)

الرقم الكودي CPC	المجموعة	الوضع الحالي* للخدمة		أسلوب توريد الخدمة*			
		تم تحريرها	توجد قيود	1	2	3	4
741	خدمات تداول البضائع - تداول الحاويات - تداول بضائع عامة	ح		غ.م	م	م	م
742 7421 7429	**خدمات التخزين والمستودعات** - تخزين المواد المجمدة والمثلجة - نوعيات أخرى من التخزين أو المستودعات	ح		غ.م	م	م	م
743 7430 0	**خدمات مساعدة للنقل بالسكك الحديدية** - خدمات محطات الركاب	ح		غ.م	غ.م	م	م
744 7441 7443	**خدمات مساعدة للنقل البري على الطرق** - محطات الركاب "باصات" - مواقف انتظار السيارات	ح		غ.م	غ.م	م	م
7449 7480 7490	- **خدمات مساعدة أخرى للنقل على الطرق (خدمات لصيانة وسائل النقل البري على الطرق)** - خدمات وكلاء نقل البضائع - خدمات مساعدة أخرى	ح		غ.م	غ.م	م	م

الوضع الحالي:

ح : خدمة محررة ولا توجد قيود ملموسة المدى سوى الحصول على الترخيص.

ق : توجد قيود على دخول السوق.

م : متاح توريد الخدمة بهذا الأسلوب.

غ.م : غير متاح توريد الخدمة بهذا الأسلوب.

ملاءمة أسلوب توريد الخدمة:

1 - تختص هيئة السكك الحديدية دون غيرها بأداء خدمات النقل على شبكة الخطوط الحديدية.

2 - تتطلب موافقة أجهزة الحكم المحلي وإصدار قانون للخطوط التي تربط أكثر من محافظتين.

3 - تنظمه الاتفاقية الدولية.

4 - يقتصر التشغيل على أفراد أعضاء نقابات النقل البري.

ملاحظات مهمة:

(1) يعكس هذا الجدول الأوضاع القائمة في جمهورية مصر العربية طبقا للقوانين السائدة وليس له علاقة بالالتزامات التي تقدمت بها مصر في اتفاقية GATS.

(2) هذه الاشتراطات بخلاف ما هو وارد في جداول الاشتراطات العامة (الأفقية) التي تقدمت بها الدولة وتنطبق على كافة القطاعات.

6 - نحو اتفاق تفضيلي لتحرير الخدمات في الإطار العربي التكاملي:

رأينا من قبل أن اتفاقية الجاتس تسمح بإمكانية إنشاء اتفاقيات للتحرير التفضيلي في الإطار التكاملي الإقليمي بين أعضائها . وبالتالي باتت جهود التحرير الإقليمي بمثابة خطوة مكملة وليست متعارضة مع التحرير متعدد الأطراف للخدمات . وفى هذا الصدد هناك أمران على قدر كبير من الأهمية :

- تضمنت اتفاقية إنشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى الإشارة إلى أن حلقات التحرير تتضمن الخدمات إلى جانب السلع . وهو الأمر الذي لم تتطرق إليه عملية تنفيذ الاتفاقية حتى الآن.

- هناك اتجاه جاد على مستوى جامعة الدول العربية تجرى مناقشته حاليا يهدف إلى إيجاد اتفاقية للمعاملة التفضيلية لتجارة الخدمات العربية البينية ، وقد تقدمت لبنان بمقترح في هذا الشأن تجرى دراسته والتشاور بشأنه .

المزايا المتوقعة :

وفى ضوء ذلك ووفقا لما عرضنا له من لمحة لقضايا التجارة التفضيلية في إطار الجاتس وتأثيراتها المتوقعة، وفى ضوء ما كشفت عنه هذه الدراسة من أوضاع وبالذات في قطاع النقل نجد أن هناك مزايا محتملة واسعة متوقعاً أن تتحقق في حال التوصل إلى اتفاقية تجارة خدمات تفضيلية عربية تقود إلى رفع كفاءة قطاع النقل البري العربي وفي اتجاه زيادة القدرة على نقل التجارة البينية العربية من خلال توفير خدمات نقل بري عربي تتسم بانخفاض التكلفة وارتفاع الجودة . وتجد المزايا المتوقعة جذورها في المبررات التالية :

الطاقات العاطلة في قطاع النقل البري العربي :

حيث يعاني قطاع النقل البرى العربي الدولي العديد من المشكلات الناجمة عن زيادة حجم المعروض من خدمات النقل بالمقارنة بالطلب على النقل البري الدولي. وقد انعكس ذلك في صورة انخفاض معدلات التشغيل وضعف الأداء في الغالبية العظمى من أساطيل النقل العربية. ومن ثم فإن الدخول في تحرير إقليمي لخدمات النقل البري يسمح بالمزيد من حرية الحركة أمام المشغلين، ويزيد من الطاقة المستغلة بما يعود في نهاية الأمر على انخفاض تكلفة نقل الطن عبر الأراضي العربية وهو المدخل الطبيعي لزيادة حجم التجارة العربية البينية المنقولة برا .

الإصلاحات التنظيمية:

يعاني قطاع النقل البرى في الدول العربية من تشوهات تنظيمية تلقي بظلالها على كفاءة عملية النقل وارتفاع تكلفتها. ومن ثم فإن اتفاقية عربية لتحرير تجارة الخدمات من شأنها أن تسمح بإعادة صياغة التنظيمات القائمة في اتجاه المزيد من

تسهيل تدفق التجارة البينية العربية . وبعض هذه التنظيمات يتعلق بقطاع النقل ذاته، والبعض الآخر يرتبط بقاعات مثل الجمارك والرقابة الحدودية والفحص والمعاينة وغيرها.

إنشاء شركة قابضة للنقل البري العربي :

فقد كشفت دراسات سابقة للمنظمة عن أن الأمل في إصلاح مشاكل النقل البري العربي لخدمة التجارة العربية البينية يجب أن يبدأ بإنشاء شركة قابضة للنقل البري العربي. وأن اتفاقية عربية لتحرير تجارة الخدمات وتغطي قطاع النقل البري يمكن أن توفر بيئة مواتية لإنشاء شركة قابضة للنقل البري العربي. فمن المتوقع أن تسهم مثل هذه الشركة في تعظيم الاستفادة من الطاقات المتاحة حاليا لدى أساطيل النقل العربية ، وأن تحظى بمعاملات تفضيلية للشاحنات التي تعبر الحدود العربية تحت مظلتها بما يقود إلى اختصار زمن العبور وخفض التكلفة الكلية للتشغيل كمدخل لخفض تكلفة النقل.

ونظرا للأهمية القصوى لقضية تكوين اتفاقية إقليمية عربية تغطي عدداً كبيراً من قطاعات الخدمات العربية اتفاقا مع قواعد الجاتس فمن المفيد تناولها في دراسة منفصلة تغطي عدداً كبيراً من قطاعات الخدمات وبالذات خدمات: النقل البري والمالية والاتصالات والبرمجيات.

الباب الخامس

النتائج والتوصيات

الباب الخامس

النتائج والتوصيـــات

1- مقدمـــة:

لقد أوضحت الدراسة الحالية الأهمية المتزايدة لقطاع الخدمات بالنسبة للتجارة الخارجية على المستوى العالمي بصفة عامة وعلى مستوى الدول النامية عموماً والدول العربية بصفة خاصة والجهود التي بذلتها الدول الصناعية لإدخال تجارة الخدمات ضمن منظومة التجارة الدولية وما نتج عن ذلك من أمور في إطار منظمة التجارة العالمية مثل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS والتي قسمت هذه التجارة إلى اثني عشر قطاعاً من ضمنها قطاع النقل بأنشطته المختلفة.

إن هذه الاتفاقية تهدف أساساً إلى إلغاء القيود وفتح الأبواب على مصراعيها في مختلف القطاعات الخدمية ومعاملة موردي الخدمة الأجانب ذات المعاملة التي تنطبق على موردي الخدمة من المواطنين، كما أنها تتدخل في كافة تفاصيل العلاقة بين مانح الخدمة ومورد الخدمة، كما تمس العديد من الأمور الأخرى مثل الدعم والاحتكار في توريد الخدمة والشفافية وأساليب توريد الخدمة وما إلى ذلك، وكل هذه مفاهيم وعلاقات تنظيمية جديدة تماماً على مختلف الإدارات الحكومية بالمنطقة العربية وتختلف بدرجة كبيرة عن العلاقات السائدة والمتعارف عليها منذ سنين طويلة بين تلك الإدارات ومورد الخدمة، الأمر الذي يتطلب رؤية جديدة شاملة للعلاقة بين الطرفين ليس بالنسبة لمورد الخدمة الأجنبي فقط بل على الصعيد المحلي بالدرجة الأولى.

ومن القضايا الأساسية في هذه الاتفاقية العلاقة غير المتوازنة بين الدول المتقدمة ودول العالم النامي. فالأمور واضحة تماماً أمام المجموعة الأولى وهي تسعى لتعظيم مكاسبها والدخول إلى كافة الأسواق دون أية قيود، وهي تسعى إلى هذه الأمور بعد أن تطورت نظمها الداخلية ورتبت أوراقها وأصبحت علاقتها التنظيمية على المستوى المحلي هي العلاقة المثالية التي من المفروض الاهتداء بها وتطبيقها على كافة

المستويات، وهي تعلم أيضاً الكثير عن الأسواق الخارجية مما يتيح لها سهولة اختراق تلك الأسواق، وذلك بعكس الدول النامية التي لا تعلم الكثير عن الأسواق الخارجية في تلك الدول، ولا تعلم كيفية السبيل للوصول إلى تلك الأسواق، وما فرص النجاح أمامها. وبالتالي فهي في موقف دفاعي تحاول قدر الإمكان تقليل الخسائر وليس تعظيم المكاسب.

إضافة إلى ذلك فإنه لا يوجد مواقف موحدة لمعظم الدول النامية ومن ضمنها الدول العربية أمام القضايا المثارة في مفاوضات التجارة الدولية فهناك مزايا نسبية لكل دولة تحاول جهدها أن تعظم مكاسبها من خلالها وهذه تختلف من مجموعة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى الأمر الذي يحد من قوة الموقف التفاوضي للدول النامية بصفة عامة.

إلا أنه بالنسبة لقطاع النقل البري (طرقي / سككي) فقد أوضحت الدراسة أن الموقف الداخلي متشابه في معظم الدول العربية فيما يخص التعامل مع اتفاقية الجاتس. فالقطاع يعاني من مشاكل داخلية متعددة ومتنوعة ومن الصعب أن توجد أمامه فرص لامتداد نشاطه إلى البلاد الخارجية وبالذات الأوربية، وفي ذات الوقت فإنه في حاجة ماسة إلى التطوير والتحديث ومن ناحية أخرى فإنه بخلاف الأنشطة الأساسية (نقل ركاب/ بضائع) فإن الأنشطة المساعدة والمكملة للنشاط الأساسي هي في مجموعها محررة بدرجات متفاوتة طبقاً للاشتراطات القائمة في كل دولة على حدة، ومن ثم فإن التعامل مع اتفاقية الجاتس يحتاج إلى استيعاب كامل لكل هذه الأمور ومرونة كبيرة لإمكان تحقيق أية مكاسب.

وفي ضوء هذه الأمور تتضح الأهمية الحقيقية لاستيعاب كل ما يخص النظام التجاري الدولي الجديد وبالذات فيما يخص منظمة التجارة العالمية ومجموعة الاتفاقات المرتبطة بها ومن ضمنها الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

2 – خلاصة الدراسة:

تضمنت الدراسة الحالية أربعة أبواب رئيسية ناقش كل منها محوراً مهماً من محاور الدراسة على النحو الموضح فيما يلي:

الباب الأول: التجارة الخارجية والنظام التجاري الدولي الجديد وهو من أربعة فصول:

تناول الفصل الأول أوضاع التجارة الدولية في الخدمات على خريطة الاقتصاد العالمي حيث تطورت الصادرات الدولية للسلع في فترة العشرين سنة الماضية منذ عام 1980 حتى عام 2000 من حوالي 1748 إلى 6492 بليون دولار، كما تطورت صادرات الخدمات في ذات الفترة من 358 إلى 1460 بليون دولار أي ما يقرب من حوالي 20 في المائة من إجمالي أحجام الصادرات الدولية للسلع والخدمات. كما تشير بعض التوقعات إلى احتمال تزايد هذه النسبة لتصل إلى حوالي 50 في المائة في عام 2020 وتصل نسبة مساهمة الدول الصناعية في التجارة الدولية للخدمات إلى حوالي 73 في المائة والدول النامية إلى 27 في المائة. إضافة إلى ذلك فإن قطاع الخدمات أصبح يحظى بالنصيب الأكبر في الناتج المحلي للدول الصناعية وبما يزيد عن 70 في المائة لمجموعة كبيرة من هذه الدول.

ومن هنا كانت التجارة الدولية في الخدمات محوراً مهماً في المفاوضات التي تمت في نطاق جولة أورجواي والتي انتهت إلى قضية فتح الأسواق أمام هذه النوعية من التجارة كواحدة من المجالات المستحدثة في تلك الجولة وما انبثق عنها في إطار الاتفاق العام للتجارة في الخدمات "الجاتس".

أما بالنسبة للدول العربية فإن إحدى المشاكل الرئيسية التي تواجه الأبحاث في هذا الموضوع هي عدم وجود بيانات منشورة للتجارة الدولية في الخدمات للعديد من دول المنطقة ومن ثم عدم القدرة على إعطاء الصورة الكاملة لموقع هذه النوعية من التجارة بالنسبة لإجمالي التجارة الخارجية للمنطقة العربية.

وعلى المستوى المحلي تشير الإحصاءات إلى تنامي نصيب مساهمة قطاع الخدمات في إجمالي الناتج القومي من 43 إلى 47% في الفترة من عام 1985 إلى 2001، أما بالنسبة لصادرات الخدمات التجارية في الوطن العربي. فبالرغم من قصور البيانات عن هذا القطاع فإن النتائج تشير إلى زيادة قيمة هذه الصادرات من 16 إلى 27 بليون دولار في الفترة من عام 1990 إلى 2000 وبما يمثل حوالي 15% من إجمالي حجم التجارة الخارجية للدول العربية في هذا التاريخ وهذه النسبة تختلف بدرجة كبيرة من دولة إلى أخرى وتصل في بعض الأحيان إلى حوالي 67% (كما هو الحال بالنسبة لمصر).

وقد أوضح هذا الفصل التنامي المتزايد للتجارة الدولية في الخدمات للعديد من الدول النامية مثل الهند والبرازيل والنمور الأسيوية وتركيا والصين بالمقارنة للنمو المتواضع في الدول العربية.

كما أوضح هذا الفصل الفرص أمام تنامي هذه التجارة وذلك بالتركيز على الاستفادة بما تتيحه تكنولوجيا المعلومات من خدمات، والتحديات التي تواجه الدول النامية من ناحية عدم قدرتها على المنافسة بسبب الإمكانات الضخمة المتاحة للشركات العملاقة ومتعددة الجنسية، كما أوضح أيضاً هذا الفصل المزايا لتحرير القيود بالنسبة لتجارة الخدمات سواء للمؤسسات العاملة في هذا المجال أو للعاملين بها أو للمستفيدين من مثل هذه الخدمات.

وتناول الفصل الثانيَ منظمة التجارة العالمية والنظام التجاري الدولي الجديد. وتعتبر المفاوضات التجارية وسيلة "الجات" في تحرير التجارة العالمية من خلال إقامة نظام تجاري عالمي مؤسس على قاعدة تعدد الأطراف المتعاقدة حيث إن هذه المفاوضات تشكل الإطار المناسب لخلق صيغة عالمية لتحرير العلاقات التجارية لها قوة الالتزام من جانب الدول المتعاقدة.

وفي إطار هذه الصيغة التفاوضية تضمنت الجات منذ إنشائها عام 1948 وحتى تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية (1995) ثماني جولات متعددة الأطراف وكانت أطول هذه الجولات هي المعروفة رسمياً باسم جولة "أورجواي" والتي بدأت في 1986 واستمرت حوالي ثمانية أعوام. وقد ركزت هذه الجولة بجانب مجالات تحرير التجارة الدولية في السلع على إدخال موضوعات جديدة مثل تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية، وتم التوقيع على الوثيقة الختامية في مدينة مراكش في شهر إبريل 1994 من جانب 117 دولة.

ويتكون الهيكل التنظيمي لمنظمة التجارة العالمية من أجهزة عامة: المؤتمر الوزاري – المجلس العام – الأمانة – جهاز تسوية المنازعات – جهاز استعراض السياسات التجارية وأجهزة متخصصة (مجالس – لجان) وهناك خمسة أهداف لهذه المنظمة وهي: إيجاد منتدى للمفاوضات التجارية، تحقيق التنمية، تنفيذ اتفاقية أورجواي، حل المنازعات بين الأعضاء وإيجاد آلية تواصل بين الدول الأعضاء، وفي مجال العضوية فهي مفتوحة لدول العالم أجمع. وهناك عضوية أصلية وعضوية بالانضمام (بعد تاريخ الإنشاء) وعضوية للدول الأقل نمواً وعضوية للأقاليم الجمركية "الاقتصادية". وتقوم المنظمة بالإشراف على كل ما يخص مكونات التبادل التجاري العالمي وهي التجارة في السلع – التجارة في الخدمات – حقوق الملكية الفكرية إجراءات الاستثمار المتعلقة بالتجارة.

أما فيما يخص وضع الدول في المنظمة فقد حاول واضعو إجراءات اتفاقية مراكش تبني مجموعة من النصوص – فيما يخص التصويت – لإحداث نوع من التوازن بين الدول الأعضاء في إطار تحديد مركز كل منها في المنظمة، فبالرغم من أن لكل دولة عضو صوتاً واحداً إلا أن اعتماد القرارات يتم بالتوافق، وهذا التوافق يتم لدى اتخاذ القرار بدون الالتجاء إلى التصويت. ويعد التوافق بمثابة صيغة جديدة للإجماع الذي يتحقق بصورة ضمنية. كما تم إقرار مجموعة من الاستثناءات وهي إعفاءات عامة تسري على جميع الدول وذلك في حالة حدوث أزمات تلحق بميزان

المدفوعات – وجوب الحماية للإنتاج الوطني واتخاذ إجراءات مكافحة الإغراق، وذلك إضافة إلى بعض الإعفاءات الخاصة بالدول النامية.

وقد تناول الفصل الثالث بالتفصيل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وهي تعد أول اتفاقية متعددة الأطراف تضع قواعد للتجارة الدولية في كافة الخدمات التجارية Tradable Services وهي تتكون من ستة أقسام، بالإضافة إلى ستة ملاحق، أما الخدمات التي لا تنطبق عليها الاتفاقية فهي الخدمات السيادية التي تؤديها القطاعات الحكومية. وقد قسمت الخدمات إلى (12) قطاعا هي خدمات الأعمال، الاتصالات، المقاولات، التوزيع، التعليم، البيئة، المالية، الصحية والاجتماعية، السياحة والسفر، الرياضية والثقافية والترفيهية، النقل، أخرى وقسمت كل من هذه القطاعات إلى أنشطة فرعية.

وقد حددت الاتفاقية أربعة أساليب لتوريد الخدمات بين الدول، وهي أساليب محددة على أساس منشأ مورد الخدمة أو مستهلكها ودرجة ونوع الوجود داخل الحدود لكل منهما وقت توريد الخدمة – كما تضمنت الاتفاقية مجموعة من المبادئ (التزامات) عامة والتزامات محددة.

والمبادئ العامة هي أربعة: معاملة الدولة الأكثر رعاية MFN، الشفافية، مشاركة الدول النامية، التدرج في تحرير الخدمات. أما الالتزامات المحددة (أو التعهدات المحددة) فهي تقدمها الدولة في جداول وتتفاوض حولها في ضوء مراحل التنمية التي تمر بها. وتتعلق الالتزامات المحددة بكل من مبدأي النفاذ إلى الأسواق والمعاملة الوطنية وتنص الاتفاقية على أن تقوم كل حكومات الدول الأعضاء بالتقدم ببرنامج للالتزامات على مستويين– الأول: التزامات عامة (على المستوى الأفقي) لتغطي كافة القطاعات والأنشطة الواردة في الجدول، والثاني: التزامات تخص كل قطاع على حدة. وهناك أربعة مستويات للالتزام: الأول وهو الالتزام الكامل أي أن العضو لا يحدد أية قيود بالنسبة للوصول إلى الأسواق أو المعاملة الوطنية أمام مورد

الخدمة الأجنبي للدخول إلى أي قطاع أو نشاط خدمي، والثاني التزام مقيد وعلى الدولة أن تحدد تفصيلاً في الجدول المقدم أيا من النظم أو القوانين المتعارضة مع المادتين 16، 17 من الاتفاقية، والثالث هو عدم الدخول في أية التزامات أي الاستمرار بالقيود القائمة، والرابع هو صعوبة قبول التزامات لأسباب فنية.

كما تنص الاتفاقية على العديد من الأحكام العامة والتي من أهمها السماح باتفاقيات التكامل الاقتصادي على المستوى الإقليمي، كما تسمح أيضاً بإمكانية استمرار الاحتكارات في تقديم الخدمات بشروط محددة، كما تنص أيضاً على إمكانية اتخاذ إجراءات وقائية خاصة بالأزمات ومجموعة من الاستثناءات حيث لا تنطبق الاتفاقية على الإجراءات الخاصة بحماية الآداب العامة والنظام العام وما إلى ذلك. كما أنه ليس في الاتفاقية ما يلزم بالإفصاح عن المعلومات التي ترى الدولة أهميتها من الناحية الأمنية، كما لا تمنع الاتفاقية الدول من تقديم الدعم بصفة مرحلية. وبالرغم من أن اتفاقية "الجاتس" تختلف عن "الجات" والتي كانت تعطي بعض المعاملات التفصيلية للدول النامية إلا أنها قد سمحت للدول النامية بإمكانية تقديم التزامات أقل من تلك التي تقدمها الدول الصناعية.

وتتضمن الاتفاقية تحرير التجارة في الخدمات تدريجيا وذلك عن طريق وضع برنامج للالتزامات، كما تنص على المباحثات المستقبلية بهدف الوصول إلى مستوى أعلى من التدرج نحو تحرير الخدمات على أن تبدأ هذه المرحلة بعد خمس سنوات من تاريخ وضع الاتفاقية موضع التنفيذ.

وقد وردت تفاصيل الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية في الفصل الرابع حيث بلغت أعداد الدول المنضمة إلى المنظمة في أبريل عام 2004 إلى 147 دولة، ومن مجموعة الدول العربية كانت هناك ثماني دول أعضاء مؤسسين في المنظمة منذ إنشائها، كما انضمت إليها بعد ذلك دولتان. وقد أوضحت الدراسة أن عملية الانضمام الجديد إلى المنظمة هي عملية معقدة وطويلة الأجل ويجب أن ينظر إليها في ضوء

خبرات الدول التي انضمت حديثاً إليها حيث طبقاً للمادة 12 فإنه يجوز لأي بلد الانضمام بشروط يتفق عليها بينه وبين المنظمة – دون تحديد لمستويات الالتزامات المطلوبة من الدول أو مدى المطالب التي يمكن أن تطلب منها. ومن ثم فإن الأمر يستلزم التفاوض حول كل قضية من القضايا ذات الصلة بالانضمام، وقد يتعين على البلدان المنضمة حديثاً قبول التزامات تفوق تلك التي قبلها الأعضاء الأصليون.

تتضمن شروط الانضمام ثلاثة أمور – تقديم تنازلات للتعريفة الجمركية والالتزام باتفاقيات المنظمة (فيما عدا اتفاقية المناقصات الحكومية واتفاقية الطائرات المدنية حيث إنهما من الاتفاقيات الاختيارية) ثم تقديم التزامات في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. وبالرغم من المزايا التي قد تبدو في عضوية المنظمة على أساس توسيع نطاق الفرص التجارية في بيئة تجارية أكثر أمناً (الإقلال من أوجه عدم اليقين في العلاقات التجارية) فإن هناك أيضاً بعض المشاكل المتعلقة بالتوافق مع قواعد منظمة التجارة العالمية من ناحية ضمان اتساق القوانين والأنظمة والإجراءات واللوائح السائدة مع نصوص الاتفاقية، إضافة إلى المشاكل المتعلقة بتحرير التجارة وذلك على أساس أن الممارسات الفعلية تشير إلى أن البلدان المتقدمة وبعض البلدان النامية المتقدمة هي وحدها القادرة حالياً على التمتع بمزايا تحرير التجارة.

وعموماً فقد أصبحت عملية الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية أكثر صعوبة من الانضمام إلى اتفاقية الجات (1948) وذلك لعدة أسباب أهمها أن الالتزامات في إطار المنظمة هي أوسع نطاقاً وأكثر تدخلاً في النظام التجاري للبلد الراغب في الانضمام، كما تجري المفاوضات في ظل حالة من عدم التوازن في الحقوق والالتزامات نفسها، كما تتجاوز المطالبة بالالتزامات في بعض الأحيان نطاق اتفاقات المنظمة حيث طلب من بعض البلدان التزامات فيما يخص عمليات الخصخصة والإصلاح الاقتصادي وإزالة ضوابط الأسعار وما إلى ذلك.

أما الباب الثاني فقد كان بعنوان التجارة في الخدمات GATS 2000 وموقف الالتزامات المقدمة (النقل البري) من مختلف الدول وقد تضمن أربعة فصول – تناول

الفصل الأول توضيحاً لتطورات المفاوضات في تجارة الخدمات وموقف بعض الدول من تقديم الالتزامات حيث إن الاتفاقية تضمنت نصوصاً عديدة لاستكمال المفاوضات وهي من مجموعتين الأولى وهي خاصة باستكمال القواعد التي لم تستكمل خلال مفاوضات أورجواي وتندرج في ثلاثة مواضيع وهي الوقاية – المشتريات الحكومية والدعم. أما المجموعة الثانية فهي خاصة بتحسين الالتزامات المقدمة. وطبقاً لنصوص الاتفاقية فقد تقرر أن تبدأ المجموعة الثانية بعد خمس سنوات من بدء تنفيذ الاتفاقية. ومن هنا فقد أطلق عليها اسم التجارة في الخدمات "جاتس 2000" وطبقاً للإعلان الوزاري للدوحة فقد تحدد برنامجاً زمنياً للمفاوضات فيما يخص تقديم الطلبات وتقديم العروض ومناقشتها في إطار صفقة واحدة والانتهاء من المفاوضات في مطلع عام 2005. ولإمكان تحقيق التحرير التدريجي فقد تقرر أن يكون أسلوب الطلب والعرض هو وسيلة المفاوضات الرئيسة سواء أكانت ثنائية أو متعددة الأطراف.

وحتى شهر يونيو 2003 كان قد تم التقدم بعدد 113 ورقة من دول عديدة تتضمن مقترحات في نواحي شتى. وتهدف اقتراحات الدول المتقدمة إلى الحد من المعاملة الخاصة بالدولة النامية، ومن ناحية أخرى فإن الدول النامية تقترح التوسع في هذه المعاملة ويقترح الاتحاد الأوربي أن تكون هناك قواعد موحدة تسري على كل الدول المتقدمة والنامية – إضافة إلى ذلك هناك اختلاف مواقف الدول النامية من مجموعة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى. ومن المقترحات التي تمس العديد من الدول العربية ما تقدمت به الولايات المتحدة بشأن ازدواجية التسعير وبالذات في مجال بيع الطاقة للمستهلك الوطني باعتبارها من الموارد الطبيعية والمطالبة بوضع ضوابط جديدة في هذا الشأن.

وقد تقدم الاتحاد الأوربي بمطالب ومقترحات إلى المنظمة أي لكافة الدول، كما تقدم بطلبات محددة لبعض الدول، ومن طلباته العامة أن تقوم الحكومات بإيجاد الإدارة والتنظيمات التي تتسم بالشفافية والموضوعية، وفي مجال خدمات النقل فهو يركز على النقل البحري والجوي، وخدمات النقل المكملة وموردي خدمات النقل وأنشطة الوكالة ويطالب كل الدول الأعضاء بالتقدم بالالتزامات في كافة هذه القطاعات، كما تحتل

مطالب الاتحاد الأوربي من مصر في إطار مفاوضات جاتس 2000 رؤيته في التعامل مع الدول النامية. فهو بالنسبة للالتزامات العامة يطالب مصر بتوضيح المعايير التي يتم بناءً عليها وضع شروط المعاملة الوطنية NT كما يطالب بإلغاء بعض القيود في مجال أنماط توريد الخدمة (انتقال الأشخاص الطبيعيين)، كما يطالب مصر بتقديم الالتزامات وفقاً لنماذج محددة قام بإعدادها في معظم أنشطة النقل البحري النهري والجوي والسكك الحديدية والنقل البري.

ويلاحظ بالنسبة للدول العربية أن مجموع الالتزامات التي تقدمت بها في حدود 56 التزاما كان أكثرها في مجال الخدمات المالية، ويلي ذلك قطاع السياحة والسفر حيث تقدمت ثماني دول بالتزاماتها، وبالنسبة لقطاع النقل فقد تقدمت أربع دول. وكانت أقل الالتزامات في قطاع التعليم حيث كانت هناك التزامات من دولتين فقط.

ومع نهاية جولة أورجواي كانت الدول الفنية قد تقدمت بالتزامات فيما يقرب من نصف قطاع خدماتها وباعتبار القيود الأفقية والعامة فإن حوالي 25% فقط من أنشطة الخدمات هي التي تتمتع بحرية الوصول إلى الأسواق وبالنسبة لالتزامات الدول النامية فإن هذه النسب تقل إلى 15% فقط.

وقد أظهرت الاتجاهات الحديثة شكوى الدول النامية من أنهم قد وعدوا بالعديد من المكاسب كنتيجة لجولة أورجواي إلا أن واقع الأمر يشير إلى أن هذه الوعود لم تتحقق بدرجة تذكر وقد أظهرت هذه الدول استياءها من هذه الأوضاع في اجتماعات سياتل، والدوحة وكانكون. ويبدو أنه ما لم تحصل الدول النامية على فرص أكبر لتحرير الخدمات وبالذات بالنسبة لانتقال العمالة (أسلوب 4 لتوريد الخدمة) فإنه سيكون من الصعب أن تكون هناك قناعة من طرفها لتقديم المزيد من التنازلات بالنسبة لفتح الأسواق أمام تجارة الخدمات الدولية.

أما الفصل الثاني فقد تناول الجولة الجديدة لمفاوضات الخدمات من ناحية الفرص والتحديات. وتتركز الانتقادات التي توجه إلى اتفاقية الجاتس (من وجهة نظر بعض

الدول الغنية) في أنها لا تغطي كافة قطاعات الخدمات بمظلة التحرير فهي تعطي الأعضاء الحرية في القيام بالتحرير والاندماج في النظام التجاري الدولي وفقا للمسار الذي يختاره العضو، ووفقاً لأولوياته وأهدافه الوطنية. ومن ثم فهي توفر الخيارات لاستبعاد أو تقييد أو حتى طرق الالتزامات المقدمة.

وتقوم المفاوضات على أساس منهج المطالب والعروض وذلك على أساس قيام كل عضو في إطار كل جولة بالمطالب التي ينتظر الحصول عليها في مجال تحرير الخدمات، وفي نفس الوقت يتقدم بعروض تتضمن مدى استعداده لفتح قطاعات خدمات معنية لديه أو التطور في تحريرها. وقد تم توضيح تفاصيل كل من منهج المطالب من ناحية المحتوى والصيغة وأسلوب تبادل المطالب، وكذلك منهج العروض من هذه النواحي الثلاث.

وقد بدأت مفاوضات الخدمات رسمياً مع مطلع عام 2000 تحت إشراف مجلس التجارة في الخدمات. وبحلول مارس 2001 كان المجلس قد وفى بالعنصر الرئيسي في الالتزام بالتفاوض وذلك من خلال إنشاء قواعد تتعلق بإرشادات وإجراءات التفاوض. وفي المؤتمر الوزاري الذي تم في الدوحة تم إقرار ما تم إنجازه من أعمال مع إعادة التأكيد على مناقشة إرشادات وإجراءات التفاوض وتحديد مواعيد لها من المفاوضات وذلك على أساس التقدم بمطالب مبدئية بحلول 30 يوليو 2002 وعروض مبدئية بحلول 31 مارس 2003.

ولقد أحرز مجلس التجارة في الخدمات خطوة مهمة في اجتماع خاص في 6 مارس 2003 في اتجاه الوفاء بأجندة الدوحة المطورة من خلال تطبيق نماذج تفاوض Modalities لمعاملة مقاييس التحرير التي يقوم بها الأعضاء كل على حدة منذ آخر مفاوضات متعددة الأطراف. ولأغراض هذه النماذج فإن المقصود بالعضو القائم بالتحرير، هو ذلك العضو الذي يسعى إلى الحصول على تفويض لمقياس تحرير مستقل، أما الشريك التجاري فهو العضو الذي يطلب منه هذا التفويض، كما تم أيضا الاتفاق على المعايير التوضيحية، وكذلك البنود الخاصة بالإجراءات.

وتطرق الفصل الثالث من الباب الثاني إلى موقف وآراء بعض الدول فيما يخص خدمات النقل في مفاوضات جاتس 2000 بداية بالمجموعة الأوربية وذلك نظراً لما لهذا النشاط من دور كبير في الاقتصاد الأوربي حيث توجد هناك حوالي 750 ألف منشأة أوربية تعمل في هذا النشاط والذي يبلغ حجم إنتاجه ما يقرب من 375 بليون يورو (1998). وتهدف مقترحات هذه المجموعة إلى خفض الحواجز غير الضرورية أمام هذا النشاط مع الحفاظ على مستوى السلامة والأمان في ظل إطار قانوني سليم والعمل على الحد من النظم والمقاييس الوطنية والاستعاضة عنها بتلك التي تضعها المؤسسات الدولية المعنية مثل (IMO و ICAO) مع مراعاة أن تخدم الالتزامات المقدمة خدمات النقل متعدد الوسائط وأن تغطي الأنشطة المكملة وخاصة التخزين ومتعهدي النقل.

وتطالب سويسرا بأهمية إلغاء الحواجز أمام الخدمات المساعدة وبالذات أمام متعهدي النقل، كما تطالب أيضاً بالاهتمام باللوجستيات والنقل متعدد الوسائط.

وقد تقدمت الولايات المتحدة في 2003/3/31 بقائمة مطالب تضمنتها مجموعة من الجداول وطالبت مجلس تجارة الخدمات بإعادة إرسالها إلى الدول الأعضاء في المجلس. وتقترح المطالب الأمريكية مجموعة من الالتزامات لكي تجري حولها المفاوضات وذلك انطلاقا من أمرين: الأول هو أن المفاوضات هي من أجل التدرج إلى أعلى في مستويات التحرير وفعالية الوصول إلى الأسواق، والثاني هو أن الالتزامات الأمريكية تعد من أكثر الالتزامات للوصول الفعال إلى الأسواق، وينطبق عرض الولايات المتحدة فقط على الخدمات المتاحة لمشاركة القطاع الخاص، كما لا تتضمن حق التملك أو الاستثمار في الخدمات التي تخضع للتوريد تحت مظلة الاحتكار الحكومي. كما ينص العرض الأمريكي على استمرار تطبيق القوانين اللازمة لحماية المستهلك والصحة والأمان والبيئة، وكذلك اتخاذ ما تراه ضرورياً لحماية مصالحها الأمنية الأساسية. وفي نفس الوقت تحتفظ الولايات المتحدة بحقها في سحب وتعديل وتخفيض هذه العروض قبل انتهاء المفاوضات، ولكن يلاحظ أيضاً أنه بالرغم مما

تمثله هذه الالتزامات من درجة عالية في فتح الأسواق أمام موردي الخدمة الأجانب إلا أنها في مجال أنشطة النقل المختلفة لم تتقدم إلا بقدر محدود من الالتزامات ولم تطرق باب النقل البحري لما يمثله هذا النشاط من أهمية كبرى للاقتصاد الأمريكي وما يحظى به من رعاية ودعم.

وفي دراسة قامت بها منظمة التجارة العالمية عن طريق استقصاء عن أداء قطاعات النقل المختلفة في دول العالم عن أربعة بنود رئيسية خاصة بالاتفاقية كانت ردود بولندا من التفصيل بما يعطي صورة كاملة عن مهام قدرات النقل في الدول الأوربية والقيود القائمة. وقد أورد هذا الفصل تفاصيل المذكرة البولندية وذلك للاسترشاد بها من قبل الجهات المعنية في الإدارات الحكومية في الدول العربية.

وتناول الفصل الرابع موقفاً تحليلياً للالتزامات التي تقدمت بها الدول في مجال خدمات النقل السككي والطرقي وذلك في ضوء أن معظم الدول العربية الأعضاء لم تتقدم بالتزامات تذكر في هذا المجال وسيكون لزاماً عليها قريباً أن تحدد موقعها من ناحية تحرير خدمات هذا القطاع أمام المنافسة العالمية.

وقد تقدمت (32) دولة عضواً بالتزامات في مجال السكك الحديدية ولم تكن من ضمن هذه المجموعة أي دولة عربية بالرغم من توافر شبكات سكك حديدية في العديد من الدول العربية. وهناك خمس مجالات للعمل في هذا النشاط وهي نقل الركاب، نقل البضائع، خدمات صيانة معدات السكك الحديدية، خدمات الدفع والجر، خدمات مساعدة ومكملة، وقد كانت أكثر التزامات في مجال صيانة وإصلاح معدات السكك (25 عضواً) وكانت أدناها في خدمات الدفع والجر حيث تقدمت أربع دول فقط، كذلك الخدمات المكملة والمساعدة فقد تقدمت خمس دول بالتزاماتها في هذا المجال. أما في المجالات الرئيسية لنقل الركاب أو البضائع فلم يقدم سوى 14 دولة أي حوالي 10% فقط من إجمالي أعداد الدول الأعضاء في المنظمة، ويرجع هذا الأمر بالدرجة الأولى إلى أن السكك الحديدية في معظم دول العالم هي احتكار لمؤسسات وطنية حكومية،

هذا بالرغم من وضوح ثلاثة مجالات خارج نطاق التشغيل وهي صيانة معدات السكك الحديدية – خدمات الدفع والجر – والخدمات المكملة والمساعدة والتي من الممكن العمل فيها خارج إطار الاحتكار العام للمؤسسات القائمة.

وعلى خلاف النقل بالسكك الحديدية فقد تقدم عدد أكبر من الدول (50 دولة) بالتزامات في مجال النقل على الطرق ولم يقتصر الأمر على الدول المتقدمة بل تعداه إلى العديد من الدول النامية من ضمنها حوالي تسع دول أفريقية، ودولتان عربيتان، وهذا القطاع أيضاً يتضمن خمسة أنشطة نقل الركاب / نقل البضائع / تأجير مركبات بسائقيها / صيانة وإصلاح المعدات / خدمات مساعدة ومكملة. وقد غطت الالتزامات كافة الأنشطة ووصلت إلى (130) نشاطاً في مختلف مجالات هذا القطاع. وقد غطت التزامات خمس دول نامية كافة أنشطة هذا القطاع.

أما المجموعة الأوربية فقد غطت التزاماتها أربعة قطاعات وغطت الولايات المتحدة ثلاثة قطاعات فقط، كما أن هناك العديد من الدول قد تقدمت بالتزامات في قطاع واحد أو خدمة واحدة من أي من القطاعات الخمس المحددة.

إن قطاع نقل البضائع على الطرق قد استحوذ بالاهتمام الأكبر حيث تقدمت 37 دولة بالتزامات في هذا القطاع. وفي مجال النفاذ إلى الأسواق فإن أسلوب توريد الخدمة في الخارج (Mode2) يعتبر أكثر الأساليب تحرراً دون أية قيود أو تعقيدات والذي تقدمت فيه الدول بالتزامات كاملة. وعلى العكس من ذلك بالنسبة لأسلوب التوريد (Mode4) والخاص بوجود الأشخاص الطبيعيين فإن غالبية الدول وضعت قيوداً عديدة وعدم فتح هذا النشاط إلا طبقاً للشروط التي وضعتها في مقدمة جداول الالتزامات بالاستثناءات – وبالنسبة لبند معاملة الدولة الأكثر رعاية MFN فإن معظم الدول ترى عدم إمكانية سريان بعض الإعفاءات إلا على الدول الموقعة على الاتفاقيات الثنائية أو الجماعية الخاصة ببعض الأنشطة.

وتعتبر الالتزامات المقدمة من الدول العربية من أدنى المستويات، وبالرغم من أن الواقع يشير إلى أن هناك العديد من الأنشطة في مجال خدمات السكك الحديدية والنقل

على الطرق هي حالياً متاحة لمورد الخدمة الأجنبي إلا أن هذا الأمر لم ينعكس على الالتزامات المقدمة من الدول والتي قد تساعد على إعطاء الدفعة اللازمة لتطوير هذا القطاع سواء بالنسبة للنقل بين الدول العربية أو حتى داخل الدولة ذاتها.

الباب الثالث – قطاع النقل البري في بعض الدول والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات:

تناول الفصل الأول قطاع النقل البري من منظور الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات حيث يعتبر قطاع النقل إحد القطاعات الخدمية المهمة والتي يؤثر مستوى أدائها على جميع القطاعات الأخرى، ويتضمن هذا القطاع العديد من الأنشطة التي قد تختلف فيما بينها بدرجة كبيرة من ناحية التكلفة الاستثمارية، التشريعات، الوضع المؤسسي، وقد كان قطاع النقل منذ القدم من الأنشطة التي تخضع لقيود تنظيمية متشددة، إلا أنه في ضوء تفاقم الأوضاع المالية لعديد من مؤسسات النقل فقد اتجهت معظم الدول إلى تخفيف القيود على ممارسة هذا النشاط وهو الأمر الذي يتمشى مع أهداف اتفاقية "جاتس" وعلى سبيل المثال.

- مجموعة دول (OECD) : فقد ألغيت بها القيود المتشددة تماما فيما يخص بدء النشاط ونوعية الخدمة وتضاءلت قيود الأجور، كما حدث تغيير ملموس تجاه قطاع السكك الحديدية.
- الدول العربية: توجد السكك الحديدية في عدد محدود من الدول وغالبية مؤسسات السكك الحديدية تابعة للدولة حيث تقوم بمعرفتها بكافة الأنشطة الأساسية وتعتبر خدمات النقل بها مقيدة فيما عدا خدمات الصيانة والخدمات المساعدة فإنها متاحة بشروط، أما فيما يتعلق بخدمات النقل البري فقد ركزت غالبية الدول على اتباع سياسات تنظيمية محددة لخدمات نقل الركاب المنتظمة. أما خدمات نقل البضائع فهي متروكة بالكامل للقطاع العام أو الخاص وممارسة هذا النشاط متاحة بشروط محددة.

وقد أوضح هذا الفصل فيما يتعلق بنوعية القيود بالنسبة لنشاط النقل بالنسبة إلى النفاذ للأسواق فهناك بعض القيود لخدمات نقل الركاب المنتظمة، أما قطاع نقل البضائع فيترك عادة لقوى السوق، بينما لا توجد قيود على الخدمات المدعمة.

وبالنسبة للمعاملة الوطنية فإن الدولة تتبع نظماً مقيدة لتقديم بعض الخدمات الأساسية في هذا المجال. وتختلف معايير الخدمات المقترح تحريرها من بلد لآخر ومن وسيلة لأخرى مما يوضح أهمية إعداد دراسات متعمقة لكل من مكونات قطاع النقل في كل بلد عربي على حدة، وهناك مجموعة من المبادئ الأساسية فيما يخص السماح لموردي الخدمة الأجانب ممارسة النشاط منها في حالة عدم قدرة الناقل المحلي على الوفاء بمتطلبات النقل، تطوير نظام العمل، تطوير القوى البشرية.

وقد تناول الفصل الثاني أوضاع قطاع النقل في المملكة الأردنية الهاشمية في ضوء الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات.

وتعتبر الأردن من حيث الموقع من أهم حلقات سلسلة النقل بين الدول العربية، وكان الأردن من أوائل البلاد العربية التي سعت إلى عقد اتفاقيات نقل ثنائية وإقليمية ودولية، ويلتزم الأردن بالأحكام العامة لاتفاقية منظمة التجارة العالمية بشأن اتفاقية "جاتس". وللأردن التزامات محددة تغطي (11) قطاعاً خدمياً رئيسياً و (109) قطاعات فرعية وفقاً لتصنيف منظمة التجارة العالمية، هذا ويجري تطوير قانون الاستثمار ليحدد بشكل واضح نطاق الخدمات المرغوب دخول مساهمين غير أردنيين في ملكية المشروع.

كما تناول الفصل الثالث قطاع النقل في جمهورية مصر والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

وقد أدى انتشار وتشعب قطاع النقل إلى تعدد الإدارات الحكومية المسئولة عن الإشراف على مقدمي الخدمات، وتعتبر السكك الحديدية هيئة حكومية لا تسمح لمورد

خارجي وطني أو أجنبي بتشغيل خدمات نقل ركاب أو بضائع، وتخضع خدمات نقل الركاب على الطرق داخل أو بين المدن لقيود تنظيمية. أما خدمات نقل البضائع بالشاحنات فهي متروكة للقطاع الخاص. وهناك العديد من مجالات التطوير المتاحة – في ضوء الاتفاقية العامة للخدمات – إذ يمكن لمورد الخدمة الأجنبي المساهمة في العديد من الأنشطة منها زيادة منقولات السكك الحديدية، المساهمة في نقل بعض المنقولات بالشاحنات، تقديم خدمات جديدة لنقل الركاب بالسيارات.

وتناول الفصل الثالث أوضاع قطاع النقل في الجمهورية السورية في ضوء الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. وتتركز المهمة الأساسية لقطاع النقل في تأمين النقل والانتقال للركاب والبضائع إذ يقع على عاتق وزارة النقل مسئولية تجهيز أساطيل النقل بكافة أنواعه. ويمكن دخول مساهمين جدد في العديد من المجالات مثل النقل الداخلي ضمن المدن والنقل الخارجي، مشروع مترو أنفاق دمشق، زيادة أسطول البرادات والحاويات، توسعات خطوط السكك الحديدية، ولمواجهة المنافسة المتوقعة فقد تم تنفيذ العديد من الإجراءات منها استصدار بعض التشريعات، وضع خطة للتدريب المستمر، إدخال نظم المعلومات في قطاعي النقل البري والبحري.

الفصل الرابع: بيانات وآراء بعض الجهات الرسمية في بعض الدول العربية فيما يخص الاتفاقية العامة للخدمات وقطاع النقل.

تم في إطار هذه الدراسة إعداد استمارة استقصاء تناولت خمسة محاور رئيسية بالاتفاقية وذلك بهدف التعرف على آراء الجهات فيما يتعلق بهذه المحاور، وقد أوضح تحليل ردود هذا الاستقصاء العديد من الحقائق هي:

المحور الأول – النفاذ للأسواق:

توجد اشتراطات في جميع الدول فيما يتعلق بمتطلبات بدء مزاولة النشاط، ويخضع نشاط نقل الركاب لشروط مقيدة بدرجة كبيرة، أما قطاع نقل البضائع فهو من القطاعات شبه المحررة وتتعلق القيود بتوفير عناصر الأمن والأمان والبيئة.

المحور الثاني – المعاملة الوطنية:

يتم تطبيق هذا المبدأ بدرجة كبيرة بالنسبة لمؤسسات النقل.

المحور الثالث – أسلوب توريد الخدمة:

هناك أربعة أساليب لتوريد الخدمة وقد أوضح التحليل أنه بالنسبة لأسلوب توريد الخدمة عبر الحدود أنه متوفر بقيود ، وبالنسبة للاستهلاك في الخارج فإنه يمثل أقل القيود المفروضة، أما بالنسبة للوجود التجاري فإنه غالباً ما تفرض قيود بدرجات متفاوتة، وبالنسبة لأسلوب الوجود المؤقت فإن لكل دولة أسلوبها الخاص في التعامل.

المحور الرابع:

المجالات التي من الممكن لموردي الخدمة من الخارج المساهمة في تطويرها تم تحديد 12 مجالاً لمساهمة موردي الخدمة الأجانب في تطويرها، وكانت إجابة جميع الدول بالموافقة على إمكانية تحقيق الهدف.

المحور الخامس– الآثار السلبية المتوقعة على قطاع النقل الوطني في حالة دخول مورد خدمة أجنبي:

فقد أوضح الاستقصاء أن هناك تخوفاً عاماً في كافة المجالات من فتح الأسواق أمام موردي الخدمة الأجانب في ضوء الإمكانات الضخمة المتاحة لهم بالمقارنة مع الإمكانات المحدودة للمورد المحلي.

الباب الرابع – الآثار المتوقعة لاتفاقية الجاتس على قطاع النقل البري وإطار العمل المقترح:

ويتكون هذا الباب من فصلين، الأول: بعنوان الآثار المتوقعة لتطبيق اتفاقية الجاتس على قطاعات النقل البري في الدول العربية، وقد تضمن تحليلاً لأربعة عناصر وهي الدروس المستفادة من الالتزامات المقدمة من مختلف الدول في مجال

النقل البري، وقد لوحظ عدم وجود الحماس الكافي ليس فقط من الدول العربية ولكن من معظم الدول لتحرير خدمات هذا القطاع. ومعظم الالتزامات المقدمة لم تكن في المجالات الأساسية لنشاطي الركاب أو البضائع بل في الخدمات المكملة من صيانة وإصلاح وما شابه. وبالطبع فإن هذه الخدمات هي بطبيعتها متاحة لموردي الخدمة الأجانب وأن تقديم التزامات بها ما هو إلا إقرار بالأمر الواقع.

وفيما يخص أهم مبادئ أحكام الاتفاقية المرتبطة بقطاع النقل فإنه في مجال النفاذ إلى الأسواق فإن الالتزام المقيد هو أفضل الخيارات. أما المبدأ الثاني والخاص بالمعاملة الوطنية فقد أوضحت التجارب أن مورد الخدمة الأجنبي يود الاستفادة بما يتيحه هذا المبدأ من مزايا ولكن لا يود التقيد بما يفرضه هذا المبدأ من التزامات. ومن هنا فإن تمسك الدولة بحقها في تطبيق ما تراه مناسباً هو أمر منطقي – أما بالنسبة لمبدأ الشفافية فإنه سيتطلب جهداً من الإدارات المعنية لتوفيره بالتفاصيل التي قد يتطلبها مورد الخدمة الأجنبي، ومن ناحية أخرى فإنه لابد من العمل على الاستفادة بما تتيحه الاتفاقية من مزايا للدول النامية وبالذات في مجال التعرف على الفرص المتاحة لها من تقديم الخدمات في الدول المتقدمة، ومن المهم أيضاً في مجال خدمات النقل التعرف على القضايا المرتبطة بالدعم وتأثيرها على هذا النشاط وذلك بالنظر إلى ما يمثله هذا الموضوع من أهمية لمنظمة التجارة العالمية، ومن ناحية أخرى يجب ألا يمتد الدعم ليغطي تلك الخدمات التي يقدمها مورد الخدمة الأجنبي.

وقد أوضح هذا الفصل أيضا انعكاسات الاتفاقية على قطاع النقل في المنطقة العربية ومن الآثار السلبية المتوقعة في حالة تحرير خدمات هذا القطاع أمام مورد الخدمة الأجنبي على الأقل في المدى القصير هو عدم قدرة الشركات الوطنية على منافسة الشركات الأجنبية بما قد يؤدي إلى تقليص دورها وإمكانية استحواذها على الخدمات ذات الطبيعة المتميزة التي تدر عائداً كبيرا على رأس المال المستثمر وترك باقي الخدمات ذات العائد المتدني للمؤسسات الوطنية ولاشك أن مورد الخدمة الأجنبي سيكون في وضع أفضل من ناحية الخبرات والإمكانات وحتى العلاقات العامة بما

يمكنه من التعرف على الاحتياجات الفعلية للسوق ومع توافر نظم مالية وإدارية ومعلوماتية متطورة وانتقائه لنوعيات محددة من العمالة ذات كفاءة عالية وتوافر أساطيل حديثة ونظم إصلاح وصيانة بمستويات مرتفعة كل هذه الأمور ستمكن مثل هؤلاء من موردي الخدمة الأجانب من إحكام السيطرة والرقابة على التشغيل مما سيمكنه في النهاية من تقديم خدمة أفضل وبمستوى جيد وبأسعار منافسة مما قد ينعكس سلباً على موردي الخدمة الوطنيين.

أما بالنسبة للآثار الإيجابية فمن المتوقع أن تكون على مستويين أي مباشرة على قطاع النقل البري وغير مباشرة على الاقتصاد القومي – ومن أهم المزايا المتوقعة هي إمكانية تحديث هيكل قطاع النقل بإدخال مؤسسات كبيرة متخصصة تعمل في هذا النشاط وإمكانية تقديم خدمات متكاملة من الباب للباب وتحديث الأسطول وإدخال نظام النقل متعدد الوسائط والتوسع في النقل بالحاويات والنقل المبرد وتطبيقات نظم اللوجستيات ونظم المعلومات المتطورة في إدارة وتشغيل أساطيل النقل وتقديم خدمات بمستويات جيدة، الأمر الذي من الممكن أن يغير الأوضاع السائدة في المنطقة العربية لنشاط خدمات النقل إلى الأفضل، وكذلك فمن الممكن أن تكون هناك انعكاسات إيجابية على القطاعات الإنتاجية برفع طاقاتها والتقليل من المخزون وما إلى ذلك، وكذلك الأمر بالنسبة للسكك الحديدية والتي تعاني في معظم دول المنطقة من عدم استغلال الطاقات المتاحة بالقدر الكافي. فمن الممكن لمورد الخدمة الخارجي أن يساهم بدرجة فعالة في تقديم خدمات سكك حديدية بمستوى أفضل، كما تم أيضاً وضع الإطار العام للاحتياطات الوقائية الخاصة بالسماح لمؤسسات خارجية بمزاولة النشاط وبالأخص بالنسبة لمجالات الدعم وما شابه.

أما الفصل الثاني فقد تناول الإعداد لتحرير تجارة خدمات النقل بصفة عامة نظراً لما هو متوقع من انتهاج سياسات أكثر مرونة بالنسبة لفتح الأسواق في هذه الخدمات حيث إنه على المدى الطويل فإن الدولة ملتزمة بتحرير جميع خدمات النقل الواردة بجداول التصنيف وعلى المدى القصير تلتزم الدولة بالتحرير التدريجي لهذه الخدمات.

ومن ذلك يتبين أن الأمر يتطلب مهمة القيام بإعداد العديد من الدراسات واتخاذ العديد من الإجراءات قبل التقدم بجداول الالتزامات وبالذات فيما يخص التعرف على الوضع الحالي لكل خدمة على حدة من ناحية مدى حرية الدخول إلى الأسواق والآثار المتوقعة لتحرير تلك الخدمة ومجموعة الخدمات التي يحتكر بتقديمها جهات محددة والخدمات المدعمة والآثار الاقتصادية والاجتماعية لهذا الدعم.

وعلى مستوى آخر فإن مراجعة القوانين والقرارات واللوائح المنظمة لتقديم هذه الخدمات تعتبر حجر الزاوية في التعامل مع هذه الاتفاقية بهدف تطوير القوانين بما يتسق مع مراحل تحرير الخدمة، ومن المطلوب أيضاً مراجعة الاتفاقيات الثنائية والإقليمية القائمة للتعرف على المزايا التي تتيحها هذه الاتفاقيات للآخرين ومدى رؤية الدولة في امتداد هذه المزايا لتغطي جهات أخرى خارجية، وكذلك الأمر عند تطبيق مبدأ الدولة الأكثر رعاية، وبالتالي التأكد من أن المزايا القائمة لا تمتد لتغطي خدمات تضر بمقدم الخدمة الوطني. هذا وقد تم إعداد جداول بالمبادئ العامة للاتفاقية والهدف من كل منها ومتطلبات التنفيذ بالنسبة للدول الأعضاء.

وفي جزء آخر من هذا الفصل تم إعداد معايير لاختيار الأنشطة في قطاع النقل البري والتي من الممكن تحريرها وهذه تتضمن أربعة معايير: خدمات تم تحريرها ويشارك القطاع الخاص حالياً (أو يقوم بالكامل) في توريدها – خدمات يفتقر السوق إليها – خدمات تساهم في دخول تكنولوجيا متطورة – خدمات يساعد الموقع الجغرافي في نموها .. كما تم إعداد جدول ببعض الخدمات التي تحقق هذه المعايير طبقاً للتصنيف الوارد في جداول الأمم المتحدة.

كما تم إعداد جدول للاسترشاد يوضح القيود القائمة في جمهورية مصر العربية بالنسبة لخدمات النقل البري الأساسية والمكملة والمدعمة طبقاً للقوانين السائدة وذلك من ناحية أساليب توريد الخدمة الأربعة الواردة في تصنيف اتفاقية الجاتس سواء أكانت محررة أو مقيدة أو غير محررة وحتى يمكن للجهات المعنية في مختلف الدول

العربية إعداد جداول مشابهة لإعطاء صورة متكاملة عن هذه الخدمات لأية استفسارات ترد من جهات خارجية.

3 – توصيات الدراسة:

أولاً – على المستوى العربي القومي:

1- الفهم الشامل والعميق لمجموعة اتفاقات جولة أورجواي.

تعتبر هذه نقطة البداية التي تشترك فيها معظم الدول العربية. فهناك حاجة ماسة إلى وجود مؤسسات على المستوى الإقليمي (والوطني) لمتابعة كافة تفاصيل ما يتم على الساحة الدولية من متغيرات مرتبطة بالنظام التجاري الدولي الجديد والتفهم الكامل لكافة القضايا المرتبطة بالاتفاقات المختلفة التي يقوم عليها هذا النظام والوجود المستمر في كافة الاجتماعات الدولية والمناقشات والمباحثات التي تتم في هذا الشأن حتى يمكن تحديد درجات الحرية وهامش المناورة المتاح أمام مجموعة الدول العربية كوحدة متكاملة وأمام الدول العربية فرادى طبقا لأوضاع كل منها. وهذا يستلزم توفير الكثير من الموارد البشرية والمادية لإنماء هذه المهمة.

ومن الممكن في هذا الشأن تنظيم ندوات وورش عمل على المستوى الإقليمي للتوعية بمفهوم الاتفاق بأبعاده وبنوده المختلفة وذلك بالتعاون والتنسيق بين الجهات المعنية سواء على مستوى جامعة الدول العربية والمنظمات والاتحادات الإقليمية والدولية ذات الصلة. ومن الممكن أيضاً النظر في إنشاء معهد إقليمي متخصص في مجال التجارة الخارجية الدولية.

2 – التكتلات الاقتصادية العربية:

إن أحد البنود المهمة الواردة في الاتفاقية توضح أن الالتزامات التي تفرضها لا تنطبق على العلاقات بين الدول الأعضاء في تجمع اقتصادي. فالالتزام بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية MFN على سبيل المثال لا ينسحب على العلاقات بين أعضاء

التجمعات الاقتصادية وغير الأعضاء، وفي هذا الشأن فالأمر يتطلب دراسة متعمقة لموقف منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى حيث إن الترتيبات الخاصة بهذه المنطقة قد اقتصرت على التجارة السلعية وجاري إعداد اتفاقية لتغطية تجارة الخدمات بين الدول العربية. والأمر يتطلب سرعة الانتهاء من إعداد هذه الاتفاقية لتنفيذ المزايا الممنوحة بين الدول العربية والتي من غير المرغوب امتدادها لتغطي موردي الخدمة من دول أخرى.

3 - التنسيق والتعاون بين الدول العربية:

تلجأ الدول المتقدمة إلى حماية الأنشطة الاقتصادية المحلية فيها من خلال تضييق الخناق للوصول إلى أسواقها وفي ذات الوقت تحاول قدر جهدها طرق أبواب جديدة لفتح مزيد من الأسواق أمامها وعلى سبيل المثال مواقف هذه الدول من ناحية التشدد في المواصفات الفنية واعتبارات حماية البيئة والقضايا المرتبطة بمؤتمر سنغافورة من ناحية العمالة والقضايا المرتبطة بالخدمات البترولية وما إلى ذلك. وكل هذه الأمور تستدعي التصدي لهذه النزعة الحمائية الجديدة. وليس من الممكن أن يتم ذلك إلا من خلال تنسيق وتعاون كامل ليس فقط على مستوى مجموعة الدول العربية ولكن على مستوى الدول النامية بصفة عامة.

من المهم أيضاً تنسيق مواقف الدول العربية بصفة خاصة والدول النامية الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بصفة عامة فيما يتعلق بتحرير الخدمات على المستوى القطاعي وذلك عن طريق "المقايضة" أي فتح جزئي للأنشطة (التي هي أساساً محررة في كل الأوضاع الحالية) بالشروط العامة التي تراها كل دولة على حدة وعلى أساس إمكانية الاستفادة بطلب فتح الأبواب أمام الخدمات التي تتميز الدولة فيها بقدرة تنافسية تستطيع معها أن تمد خدماتها إلى تلك الدول أو أن تطلب تخفيف القيود المفروضة على أسلوب توريد الخدمة وبالذات في مجال انتقال العمالة وذلك بالنسبة للدول التي تتميز بوفرة في العمالة المهنية أو الحرفية.

4 - وضع استراتيجية عربية لتحرير الخدمات وتتضمن:

- إعداد الدراسات اللازمة لتحديد الآثار المترتبة على تحرير تجارة الخدمات (على سبيل المثال قطاع النقل بكامل مكوناته وأنشطته (بحري - طرقي - سككي) بهدف التعرف على القطاعات الفرعية ذات الميزات التنافسية في كل دولة على حدة ودراسة إمكانية النفاذ إلى الأسواق الأجنبية سواء في مجال توريد الخدمة بمعرفة الأشخاص الطبيعيين أو في مجال الخدمات المعاونة.
- البدء بتحرير القطاعات الفرعية ذات الميزة النسبية على المستوى الوطني أولا وأن يتم التحرير بالتوازي مع زيادة القدرة التنافسية للقطاعات العربية.
- الحضور المستمر والمكثف في كافة اجتماعات اللجان المنبثقة عن منظمة التجارة العالمية ومتابعة كل خطواتها.

5 - إقامة شركات إقليمية في مجال تقديم الخدمات:

أوضحت الدراسات السابقة أهمية وجود كيانات كبيرة في شكل شركات مشتركة أو شركات قابضة في مجال تقديم الخدمات في مجال النقل البري بين مختلف الدول العربية، ولاشك أن وجود مثل هذه الكيانات العربية سيكون عاملاً قوياً أمام المنافسة الشرسة من موردي الخدمة من الخارج، بالإضافة إلى ما تقدمه مثل هذه الكيانات من خدمات على المستوى العربي لمختلف دول المنطقة.

6 - تفاصيل بيانات تجارة الخدمات:

بالنظر إلى ما تبين من أن تجارة الخدمات - بالرغم من أهميتها - لا تظهر بصورة تفصيلية في بنود ميزان المدفوعات بالنسبة لعدد كبير من الدول العربية وفي ضوء الاهتمام المتزايد بتحرير تجارة الخدمات سواء في إطار استكمال منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى أو في إطار المفاوضات الجارية لمنظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات، فإنه من الأهمية بمكان التعرف عن كثب على هيكل التجارة الخارجية للخدمات في الدول العربية والاستعداد لهذه المفاوضات وهذا يتطلب من الدول العربية

أن تعمل على توفير البيانات التفصيلية عن تجارة الخدمات – إذ إن من شأن ذلك أن يسهم بالتعريف بهذه التجارة ويساعد المسئولين في الدول العربية على التعاون لتحريرها بما يعزز القدرات الوطنية في الإنتاج والتصدير إلى السوق العربية والأسواق العالمية.

7 – تحرير الخدمات في إطار اتفاقية GATS:

هناك مبادئ عامة تنطبق على الدول العربية الأعضاء في WTO (حيث إن الأمر يختلف بالنسبة للدول التي تتفاوض للحصول على العضوية) ومنها:

- التريث في دخول التزامات جديدة بالتحرير في إطار اتفاقية GATS لحين استكمال الدراسات التفصيلية عن كل قطاع في كل دولة على حدة، والتعرف على الآثار الإيجابية والسلبية المترتبة على تحرير الأنشطة الفرعية داخل كل قطاع وذلك على المستويين الوطني والإقليمي.
- اختيار الأنشطة الفرعية ذات الميزة النسبية كي يتم تحريرها.
- التحرير التدريجي للخدمات بالتزامن مع زيادة القدرة التنافسية للأنشطة الفرعية المزمع تحريرها وإزالة العقبات أمام تطورها.
- الاسترشاد بخبرات وجداول الالتزامات القطاعية والعامة التي تقدمت بها الدول الخارجية من مجموعة الدول النامية عامة والدول العربية خاصة.
- تبني مبدأ المساومة في التفاوض وأهمية الحصول على مقابل نظير تقديم أية تنازلات أو بمعنى آخر نظير المزيد من فتح الأسواق وتحرير تجارة الخدمات أمام مورد الخدمة الأجنبي.

ثانياً – على المستوى الوطني (لكل دولة على حدة):

8 – النواحي القانونية:

الإسراع بتطوير القوانين التي تحد من قدرة موردي الخدمة الأجانب على النفاذ إلى الأسواق الوطنية وتبسيط الإجراءات المتعلقة بذلك. وفي المقابل لابد من توافر

قوانين وتشريعات مضادة للاحتكارات والممارسات التجارية غير المشروعة لموردي الخدمات، إضافة إلى إصدار تشريعات خاصة بحماية المستهلك – وتعتبر مثل هذه القوانين حجر الزاوية في تطوير الأوضاع الاقتصادية الوطنية السائدة بما يتمشى مع الواقع العالمي الجديد.

9- الأجهزة الحكومية:

إن الوحدات الإدارية داخل منظومة الحكومات والتي تعتبر بحكم موقعها مسئولة عن كافة القضايا المرتبطة بالتجارة الخارجية الدولية، والتعامل مع المؤسسات الدولية التي تشرف على تنظيمها تحتاج في العديد من الدول إلى إعادة هيكلة حتى تستطيع التعامل مع النظام التجاري الدولي الجديد.

إن من بين ما يتضمنه اتفاق "أورجواي" كقاعدة عامة هو أن التحكم في التجارة الخارجية سواء للسلع أو الخدمات يتم بطريقة غير مباشرة حيث إنه في حالة السلع تتم من خلال التعريفة الجمركية فقط وليس – على سبيل المثال – عن طريق الحصص، وكذلك الأمر بالنسبة لتجارة الخدمات والتي لابد وأن تتم في إطار ما تقدمت به الدول من التزامات قطاعية وبالنسبة لأسلوب التوريد. وبالتالي فإن نطاق التحكم "المركزي" يتقلص كثيراً أو يكاد ينعدم، وهذا الأمر يفرض واقعاً جديداً يتطلب إعادة النظر في هيكل الجهاز الحكومي وفلسفته بحيث يصبح أكثر قدرة على الرصد الدقيق واتخاذ الخطوات المدروسة بسرعة (في الحدود التي تسمح بها الاتفاقيات المبرمة) لتحقيق الحماية والوقاية المطلوبة لمختلف الأنشطة الوطنية.

10- الشفافية:

قد يكون هذا الأمر مبدأ غير واضح المعالم بالنسبة للعديد من الإدارات الحكومية والتي تعودت أن تعمل في وضع صاحب السلطة الأعلى وصاحب الرأي النهائي في اتخاذ القرارات –وفي إطار منظومة العلاقات التجارية الدولية الجديدة فإنه لابد هنا من توضيح الأسباب التي تبنى عليها أية قرارات، ومن ثم فإن الأمر يحتاج إلى تطوير

جذري في أفكار الإدارات الحكومية وعلاقتها بموردي الخدمات سواء على المستوى الوطني أو من الخارج وأسلوب عمل تلك الإدارات.

إن متطلبات هذا البند تتطلب جهداً ليس بالقليل ليس فقط من ناحية تطوير القوانين والتشريعات المعمول بها ولكن ينصب بدرجة أكبر على اللوائح المنظمة للعمل بهذه القوانين ومن ثم القرارات الإدارية والتنظيمية الصادرة في مختلف القطاعات والتي تمس العلاقة بين الإدارة الحكومية المعنية وموردي تلك الخدمات.

كما يتطلب أيضاً تغييراً جذرياً في أسلوب عمل الأفراد القائمين بمثل هذه المهام وخبراتهم، ومن هنا تبدو الأهمية الكبيرة للعناية بالعنصر البشري وبالأخص في مجالات التدريب لمختلف المستويات العاملة في مثل هذه الأمور.

11 – إنشاء مراكز معلومات:

يقع هذا البند ضمن تنفيذ مبدأ الشفافية. ويتطلب الأمر إنشاء مركز معلومات أو استفسارات يقوم بإعداد قواعد بيانات تتيح تقديم المعلومات لأي دولة عضو، والرد على أية استفسارات ترد سواء من الدول أو من موردي الخدمة من داخل الدول الأعضاء – وإمداد منظمة التجارة العالمية بأية تعديلات تطرأ على القوانين المنظمة لأعمال أي من قطاعات الخدمات المختلفة.

وتتضمن قواعد المعلومات جميع القوانين والقرارات المنظمة لمختلف أنشطة القطاعات المختلفة والاتفاقات الثنائية والإقليمية المرتبطة بمجال الخدمات كل على حدة واللوائح التفصيلية المنظمة لأسلوب التشغيل، كما يتضمن عمل هذا المركز وضع آلية لتطوير قواعد البيانات الموجودة وفق أي تعديلات تطرأ على عمل تلك المحتويات، كما يتطلب الأمر إخطار مجلس التجارة بأية قوانين أو أنظمة أو مبادئ جديدة يتم إدخالها بالنسبة للأوضاع القائمة حين التقدم بأية التزامات في أي من القطاعات المعنية.

ثالثاً – على المستوى القطاعي:

ونخص هنا قطاع النقل البري بشقيه (طرقي وسككي)

12 – السياسات القطاعية:

من أجل التعامل في إطار منظومة دولية تحكمها قواعد وأسس ونظم واضحة ومتعارف عليها ومتقاربة بين بعضها البعض فلابد من وجود مجموعات من السياسات على المستوى القطري (وبالطبع متناسقة مع مثيلاتها في الدول العربية) في عدة مجالات أهمها:

أ- سياسات عامة في قطاع النقل:

لابد أن تتسق السياسات العامة لقطاع النقل مع سياسات تحرير الخدمات وإعمال آليات السوق وتشجيع تدفق الاستثمارات من الخارج ومن الداخل في مختلف أنشطة القطاع، لقد أصبح دخول القطاع الخاص الوطني محوراً رئيسياً في سياسات معظم الدول العربية إزاء قطاع النقل ولابد أن ينعكس هذا الوضع على الإطار العام في الأمور التنظيمية التي تحكم عمل الإدارات الحكومية بالمشغل بالذات بالنسبة للدول التي كان للقطاع العام دور رئيسي في توريد الأنشطة والخدمات.

ب- سياسة الدعم:

كما سبق أن أوضحنا فإن سياسات الدعم التي تتبعها معظم الدول المتقدمة منها والنامية على حد سواء إزاء مختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية تمثل إحدى المشاكل الرئيسية التي لم تجد بعد اتفاقاً في الرأي بين مختلف مجموعات الدول.

وحتى داخل الدولة ذاتها فإن سياسات الدعم القائمة أصبحت تمثل نقاط ضعف أساسية في منظومة القطاعات المختلفة.

ومن هنا فإن الأمر يتطلب إعداد سياسة متكاملة للدعم في قطاع النقل البري بكافة أشكاله وأنماطه سواء أكان دعماً مباشراً أو غير مباشر حتى لا يمتد هذا الدعم بصورة أو بأخرى إلى موردي الخدمة الأجانب وبما يحقق:

- التدرج في الحد من الدعم بمختلف أشكاله.
- محاولة توجيه الدعم للفئات التي تستحقها.
- أن يتم التركيز على وسائل النقل الجماعية وليس الوسائل الخاصة.
- خطوط نقل الركاب التي تخدم التوسعات والمناطق العمرانية الجديدة.
- الرحلات اليومية لوسائل النقل العام للوصول إلى العمل.
- أن يخدم الدعم أغراضاً اقتصادية أو اجتماعية واضحة.
- إزالة التشوهات في تعريفات وأجور النقل لأعمال آليات السوق.
- إعداد آليات من أجل مراقبة أجور نقل الركاب والبضائع بمختلف الوسائل لتحقيق التوازن بين إيرادات ومصروفات مختلف الوحدات وبما لا يمثل أعباء كبيرة على مستهلكي الخدمات.

ج- السياسات التنفيذية :

هناك فراغ تنظيمي في العديد من الدول العربية فيما يخص ضبط إيقاع السوق لتحقيق التوازن المطلوب بين الطلب والعرض في مجال تقديم خدمات النقل بمختلف أنماطه وبما يحقق إمكانية انتقال الفرد والبضائع بين مختلف المواقع في أقل وقت ممكن وبأسعار معقولة وبأمان وبدون مشاكل جانبية تضر البيئة.

وإضافة إلى هذا فمن الأهمية بمكان العمل على إيجاد كيانات ومؤسسات كبيرة تستطيع أن تعمل في مجال النقل الدولي.

وفي هذا الشأن لابد من تبني مجموعة من السياسات التنفيذية التي تتناول الأمور التنظيمية الخاصة بإدارة وتشغيل خدمات النقل، ومن أهم هذه السياسات ما يلي:

- سياسات بدء ممارسة النشاط.
- سياسات إنشاء شركات نقل ركاب – بضائع.

- سياسات تعريفات وأجور النقل وآليات تغييرها.
- سياسات إدارة وإنشاء محطات النهايات.
- سياسات الفصل بين النقل الداخلي والنقل الدولي خارج حدود الدولة
- سياسات منح التراخيص لمزاولة تقديم خدمات النقل.
- سياسات تشغيل مختلف وسائل النقل.
- سياسات تشجيع الدخول في أنشطة جديدة: اللوجيستيات – النقل متعدد الوسائط – النقل المشترك / المتكامل – محطات التوزيع أو التخزين.

د – السكك الحديدية :

طبقاً لمعظم القوانين السائدة فإن السكك الحديدية هي مؤسسات احتكارية تحكمها قوانين ولوائح تنظيمية تختلف من دولة إلى أخرى – وقد أوضحت الدراسة الحالية بعض المشاكل التي تعاني منها السكك الحديدية في العالم العربي من ناحية التدني النسبي في مستويات الإنتاجية وزيادة العمالة بدرجة كبيرة، إضافة إلى مشاكل الدعم المطلوب سنوياً لتغطية العجز بين المصروفات والإيرادات.

وتحتاج السكك الحديدية في معظم أرجاء الوطن العربي إلى نظرة فاحصة شاملة لإمكان الحد من المشاكل القائمة وتطوير أعمالها، والأمر يتطلب:

- دراسات تفصيلية لكل مؤسسة على حدة للتعرف على المشاكل القائمة.
- الإطار القانوني والمؤسسي لعمل السكك الحديدية وإمكانية دخول القطاع الخاص الوطني أو الأجنبي لتوريد الخدمات.
- المجالات التي من الممكن أن يساهم فيها موردو الخدمات من خارج السكك الحديدية والتي هي في أشد الحاجة إليها.
- الأسلوب الأمثل للتعاون مع القطاع الخاص الوطني والأجنبي.
- التطوير القانوني والمؤسسي المطلوب لتشجيع التعاون مع القطاع الخاص.

13 – الإطار القانوني والمؤسسي:

تعمل قطاعات النقل البري في العديد من الدول العربية في ظل قوانين صدرت منذ عشرات السنين ولا تتمشى مع مقتضيات العصر ولا حتى مع التوجهات الحديثة في معظم الدول العربية بالبعد عن نظام التخطيط المركزي والأخذ بنظام اقتصاديات السوق وما يتبع ذلك من تعديل شامل في مفهوم العلاقة بين الإدارات الحكومية وموردي الخدمة.

ومن ثم فإن الأمر يتطلب في كل دولة على حدة وطبقا للأوضاع السائدة – إعادة النظر في بعض التشريعات المنظمة لخدمتي نقل الركاب والبضائع لتتسق هذه التشريعات مع التحولات المحلية والعالمية الجديدة وبصفة خاصة إعمال قوى السوق والعمل على جذب الاستثمارات الخاصة في مجال خدمات النقل.

وبصفة عامة فإن مثل هذه القوانين يجب أن تأخذ في اعتبارها الأمور التالية:

- التوجهات الاقتصادية السائدة على الصعيد المحلي.
- التوجهات الخاصة بإعطاء القطاع الخاص دوراً مهماً ليس فقط في مجال توريد الخدمات بل أيضاً في إقامة وإدارة البنية الأساسية المرتبطة بالنقل.
- تشجيع دخول الشركات الوطنية العربية في ترتيبات أو تجمعات للتشغيل المشترك
- السعي لخلق كيانات كبيرة (مؤسسات / شركات) للعمل في هذا المجال.
- مراعاة أيضاً أن الناقل الفرد يمثل محورا مهماً في تقديم الخدمات.
- متطلبات أخرى بخلاف النقل (الأمن والأمان – البيئة).
- السعي للاستفادة من تكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها في مجال النقل.
- التنسيق بين مختلف الوسائل والعمل على الاستغلال الأمثل للطاقات المتاحة.
- المنافسة الحرة وعدم احتكار توريد الخدمة.

- تشجيع إنشاء وتطوير الشركات الخدمية التي تكمل حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط كخدمات نقل البضائع عن طريق البر والجو والتخليص الجمركي والتغليف والتعبئة والتخزين وأعمال توكيلات خدمات السفن وتوكيلات الشحن وما إلى ذلك.

14 - في مجال البنية الأساسية ونظم خدمات النقل:

أ - البنية الأساسية:

بالرغم من استكمال شبكات الربط الطرقي بين معظم الدول العربية فإنه ما زالت هناك نقاط ضعف رئيسية في البنية الأساسية للنقل الطرقي تتمثل في :

- محطات الخدمات على الطرق.
- محطات النهايات قيام / وصول لخطوط نقل الركاب المنتظمة بين مختلف الدول العربية.
- محطات نهاية للشاحنات (Truck Terminals) تقام على مشارف المدن الرئيسية وتتوافر فيها كافة تسهيلات تداول البضائع والمخازن.
- الموانئ الجافة / محطات الحاويات الداخلية ICD.
- معدات تداول البضائع في المحطات النهائية.

ومن ثم فإن مجموعة الأنشطة المكملة هذه من الممكن أن تكون نقطة البداية فيما يخص تحرير خدمات قطاع النقل أمام موردي الخدمة الأجانب.

ب - تطوير النظم:

النقل متعدد الوسائط:

لقد أصبحت السمة السائدة في مجال النقل الدولي هي قيام متعهدي النقل متعدد الوسائط بكافة مهام أعمال النقل من الباب إلى الباب بما في ذلك النقل البري داخل الدول والنقل البحري والتداول في الموانئ وما إلى ذلك. ومن المهم بمكان للدول

العربية الدخول في هذا المضمار لأخذ نصيب يتمشى مع حجم التجارة الخارجية لدول المنطقة، ولابد للسعي على أن تكون شركات النقل في المنطقة – والتي تعمل في خدمات النقل الدولي جزءاً من المنظومة الدولية بما يخدم الأهداف الاقتصادية للبلاد.

النقل بالحاويات:

لقد أصبح النقل بالحاويات على المستوى الدولي هو السمة السائدة بحراً وبراً وذلك بالنسبة للبضائع العامة المعبأة، وأصبحت منظومة النقل مهيأة تماماً لخدمة كل ما يخص هذا النمط من النقل سواء في البحر أو على البر أو في الموانئ، وكذلك توافرت لهذه المنظومة كافة مقومات التشغيل سواء من معدات ونظم نقل وتداول وما إلى ذلك، ولابد من تطور كافة نظم النقل البري في المنطقة وبالأخص في مجال التداول بما يخدم النقل بالحاويات.

نظم التشغيل وتطوير الإدارة:

من المهم بمكان إدخال التقنيات الحديثة المستخدمة في تشغيل أساطيل نقل الركاب والبضائع ومنها:

- الاستفادة من نظم المعلومات الجغرافية GPS.
- تطبيقات الوقت المحدد JIT.
- تطبيقات نظم الإدارة المتكاملة للأسطول.
- نظم مراقبة أوزان الشاحنات والسرعات وما إلى ذلك.

إن الأمر يتطلب طفرة كبيرة في كل ما يتعلق بقطاع النقل سواء على المستوى الإداري الحكومي أو النواحي القانونية والتشريعية والمؤسسية أو على المستوى التشغيلي للوحدات والشركات العاملة في هذا المجال لكي تستطيع التمشي مع متطلبات العصر ومجابهة التغيرات المتوقعة والوقوف على أرض صلبة أمام المنافسة الشرسة المتوقعة.

والله الموفق

الملاحـــق

ملحق (1)

خدمات النقل طبقاً لتصنيف الأمم المتحدة

المجموعة	الرقم الكودي
- خدمات النقل البري	71
خدمات النقل بالسكك الحديدية	711
نقل الركاب	7111
نقل الركاب بين المدن	71111
نقل الركاب داخل المدن + الضواحي	12
نقل البضائع	7112
نقل البضائع المجمدة والمثلجة	71121
نقل المواد السائلة والغازية	71122
نقل الحاويات	71123
نقل البريد	71124
نقل البضائع الأخرى	71129
خدمات الدفع والقطر	7113 / 71130
خدمات نقل بري أخرى	712
خدمات نقل ركاب منتظمة "مجدولة"	7121
خدمات النقل المنتظمة داخل المدن والضواحي	71211
خدمات النقل الخاصة داخل المدن والضواحي	71212
النقل المنتظم بين المدن	71213
النقل الخاص بين المدن	71214
خدمات نقل ركاب مجدولة أخرى	71219
خدمات نقل ركاب غير مجدولة أخرى	7122
تاكسي السرفيس	71221
خدمات تأجير سيارات الركاب بالمشغل	71222
خدمات تأجير سيارات الأتوبيس بالمشغل	71223
نقل الركاب بالعربات التي تجر (بشرية / حيوانية)	71224
خدمات نقل ركاب غير مجدولة أخرى	71229
نقل البضائع	7123
نقل البضائع المجمدة والمثلجة	71231
نقل السوائل والغازات	71232

تابع/ خدمات النقل طبقاً لتصنيف الأمم المتحدة

المجموعة	الرقم الكودي	
نقل الحاويات	71233	
نقل الأثاث	71234	
نقل البريد	71235	
نقل البضائع بالوحدات التي يجرها (حيوان / إنسان)	71236	
نقل بضائع أخرى (غير مبوبة)	71239	
خدمات تأجير اللوري بالمشغل	7124	
النقل بخطوط الأنابيب	713	
نقل البترول والغاز الطبيعي	7131	
نقل المواد الأخرى	7139	
خدمات النقل المائي	71	
خدمات النقل الجوي	73	
خدمات مكملة ومدعمة لقطاع النقل	74	
خدمات مناولة البضائع	741	
خدمات مناولة تداول الحاويات	741110	7411
خدمات مناولة بضائع أخرى	74190	7419
خدمات التخزين	742	
خدمات تخزين السلع المجمدة والمثلجة	74210	7421
خدمات تخزين المواد السائلة والمجمدة	74220	7422
خدمات تخزين سلع أخرى	74290	7429
خدمات مدعمة للنقل بالسكك الحديدية	743	
خدمات مدعمة للسكك الحديدية	7430	
خدمات في النهايات عبر أعمال المقاولة		
خدمات مدعمة للنقل على الطرق البرية	744	
خدمات محطات الأتوبيس	74410	7441
خدمات الطرق والكباري والأنفاق	74420	7442
خدمات الانتظار	74430	7443
خدمات أخرى (خدمات إصلاح وصيانة وحدات)	7449	

ملحق (2)

تاريخ انضمام الدول العربية إلى منظمة التجارة العالمية

اسم البلد	تاريخ الانضمام
البحرين	1995/1/1
مصر	1995/6/30
الكويت	1995/1/1
المغرب	1995/1/1
قطر	1996/1/13
تونس	1995/3/29
الإمارات	1996/4/10
موريتانيا	1995/1/1
جيبوتي	1995/5/15
عمان	2000/11/9
الأردن	2000/4/21
السعودية	هذه المجموعة من الدول في طريقها للانضمام
السودان	إلى منظمة التجارة العالمية
اليمن	
الجزائر	
لبنان	
سوريا	
الجماهيرية العربية الليبية	

ملحق (3)

البلدان والأقاليم الجمركية التي استكملت عمليات انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية في الفترة 1995 – 2001

(الحالة حتى 1 كانون الثاني / يناير 2002)

15 بلداً وإقليم جمركي منفصل واحد

البلد / الإقليم	تاريخ العضوية في منظمة التجارة العالمية
الأردن	11 نيسان / أبريل 2000
إستونيا	13 تشرين الثاني/ نوفمبر 1999
أكوادور	21 كانون الثاني / يناير 1996
ألبانيا	8 أيلول / سبتمبر 2000
بلغاريا	1 كانون الأول / ديسمبر 1996
بنما	6 أيلول / سبتمبر 1997
جورجيا	14 حزيران / يونيه 2000
الصين	11 كانون الأول / ديسمبر 2001
عمان	9 تشرين الثاني / نوفمبر 2000
قيرغيزستان	20 كانون الأول / ديمسبر 1998
كرواتيا	30 تشرين الثاني / نوفمبر 2000
لاتفيا	10 شباط / فبراير 1999
ليتوانيا	8 آيار / مايو 2001
منغوليا	29 كانون الثاني / يناير 1997
مولدوفا	26 تموز / يوليه 2001
الإقليم الجمركي المنفصل لتايوان، وبينغو، وكينمن وماتسو (تايبيه الصينية، يشار إليها في الأمم المتحدة بمقاطعة تايوان الصينية	1 كانون الثاني / يناير 2002

ملحق (4)

بلدان بصدد الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية
(الحالة حتى 1 كانون الثاني / يناير 2002)
28 بلدا

البلد / الإقليم	بداية عملية الانضمام
الاتحاد الروسي	حزيران / يونيه 1993
أذربيجان	تموز / يوليه 1997
أرمينيا	كانون الأول / ديسمبر 1993
أندورا	تشرين الأول / أكتوبر 1997
أوزبكستان	كانون الأول / ديسمبر 1994
أوكرانيا	كانون الأول / ديسمبر 1993
بوتان (من أقل البلدان نموا)	تشرين الأول / أكتوبر 1999
البوسنة والهرسك	تموز / يوليه 1999
بيلا روس	تشرين الأول / أكتوبر 1994
تونغا	تموز / يوليه 1995
الجزائر	حزيران / يونيه 1987
جزر البهاما	آيار / مايو 2001
جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية (من أقل البلدان نموا)	شباط / فبراير 1998
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	كانون الأول / ديسمبر 1994
جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية	شباط / فبراير 2001
الرأس الأخضر (من أقل البلدان نموا)	تموز / يوليه 2000
ساموا (من أقل البلدان نموا)	تموز / يوليه 1998
السودان (من أقل البلدان نموا)	تشرين الأول / أكتوبر 1994

البلد / الإقليم	بداية عملية الانضمام
سيشيل	تموز / يوليه 1995
طاجيكستان	آيار / مايو 2001
فانواتو (من أقل البلدان نمواً)	تموز / يوليه 1995
فيتنام	كانون الثاني / يناير 1995
كازاخستان	شباط / فبراير 1996
كمبوديا (من أقل البلدان نمواً)	كانون الأول / ديسمبر 1994
لبنان	نيسان / أبريل 1999
المملكة العربية السعودية	تموز / يوليه 1993
نيبال (من أقل البلدان نمواً)	حزيران / يونيه 1989
اليمن (من أقل البلدان نمواً)	تموز / يوليه 2000

ملحق (5)

تنازلات / التزامات للبلدان العربية المنضمة حديثاً لمنظمة التجارة العالمية

أولاً: فيما يتصل بالسلع

البلد	التنازلات التعريفية		شمولية تثبيت التعرفات	المشاركة في المبادرات القطاعية	الدعم الفني الزراعي إجمالي الالتزامات على أساس مقياس الدعم الكلي	أبحاث الصادرات الزراعية والمصروفات من الميزانية والالتزامات بشأن خفض الكميات
	المنتجات الزراعية	أخرى				
سلطنة عمان	5-50% – معظمها بين صفر، 15%. الفترة القصوى للتحقيق التدريجي حتى عام 2004 لا يوجد تدابير وقائية خاصة	11% معظمها بين 5، 15. الفترة القصوى للتحقيق التدريجي حتى عام 2004	جميع المنتجات	بضعة قطاعات وفقاً لقاعدة الصف مقابل الصف ومبادرات توحيد تعريفات المنتجات الكيماوية والاتفاق بشأن تكنولوجيا المعلومات	لا شيئ حد أدنى للنسبة 15%	صفر
المملكة الأردنية الهاشمية	25% معظمها بين 15 –35%. الفترة القصوى للتحقيق التدريجي حتى عام 2010. لا توجد تدابير وقائية خاصة	15% (معظمها من 10-30%. الفترة القصوى للتحقيق التدريجي حتى عام 2010	جميع المنتجات	بضعة قطاعات وفقاً لقاعدة الصف مقابل الصف ومبادرات توحيد تعريفات المنتجات الكيميائية والاتفاق بشأن تكنولوجيا المعلومات	يتحقق بنسبة 13% على مدار فترة 7 سنوات	صفر

المراجـــع

أولاً – المراجع العربية:

- الأونكـــتاد. **"الانضـــمام إلى منظمة التجارة العالمية وسياسات التنمية"** الأمم المتحدة – جنيف، 2001.
- أبو العيون، محمود. **"الآثار المحتملة للجاتس على خدمات السياحة والسفر، دراسة حالة لجدول الالتزامات المصري"**، "مؤتمر انعكاسات دورة أورجواي علـــى الـــدول العربـــية" قسم الاقتصاد – كلية الاقتصاد والعلوم السياسية – جامعة القاهرة، 1996.
- معـــتوق، سهير محمود: **"أثر تحرير التجارة في الخدمات المالية على القطاع المصرفي المصري"**، المرجع السابق.
- عبدالـــبديع، أحمـــد عـــباس. **"نظام التجارة الدولية الجديد – رؤية سياسية"**، مؤتمـــر "الـــنظام الـــتجاري الدولي الجديد وأثره على التنمية الاقتصادية في مصر" – كلية التجارة وإدارة الأعمال – جامعة حلوان – القاهرة، 1995.
- هيـــئة تخطـــيط مشـــروعات النقل، مكتب الاستشارات الفنية. **"آثار الاتفاقية العامـــة للتجارة في الخدمات على سياسات قطاع النقل البري في جمهورية مصر العربية"**، وزارة النقل – القاهرة، 1999.
- هلال، محسن. **"اهتمامات الدول العربية في تجارة الخدمات في إطار منظمة التجارة العالمية"**– الإسكوا – اجتماع التجارة والتنمية – القاهرة، 1998.
- الأونكـــتاد – أمانـــة الكومنولـــث. **"دليل الأعمال إلى اتفاقيات منظمة التجارة العالمية"**، مركز التجارة الدولية – جنيف، 1995.
- لاشـــين، عـــبدالقادر: **"الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وانعكاساتها على نشاطات السكك الحديدية العربية"**. ورشة عمل لتحرير خدمات النقل السككي في الوطن العربي، الاتحاد العربي للسكك الحديدية – بيروت، 1993.
- طلحـــة، عبدالفتاح. **"أسس تفعيل دور النقل متعدد الأنماط في الوطن العربي دعمـــا للاقتصاد الوطني في مواجهة العولمة"**. مؤتمر النقل العربي الأول – الاتحاد العربي للسكك الحديدية – القاهرة، 2000.

- اللجـــنة الاقتصـــادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) **تقرير اجتماع حول اتفاقـــية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية"** الأمم المتحدة – بيروت، 1999.
- صـــفوت، نبـــيل. **"آثار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS على النقل" – الإسكوا"** – بيروت، 2001.

ثانيا – المراجع الأجنبية:

- Commenwealth Services, Annual Report, WTO – Geneva, 2002.
- International Union of Railways, Industry as a Partner for Sustainable Development Railways UIC-UNEP – Geneva, 2000.
- UNCTAD, Development of Key Issues in the Doha Work Programme.
- Arab Ministerial Meeting in Preparation of WTO 5th Ministerial Conference – ESCWA – Beirut, 2003.
- Dipuk, Dasgupta and others, **"Issues and Implications for the MENA Region: MENA Trade Investment in the New Economy".** Economic Research Forum- Cairo, 2003.
- OECD, Statistics on International Trade in Services: Partner Country Data and Summary Analysis, 1999-2000 OECD– Geneva, 2002.
- Acdiya Mattoo, and Carsten Fink **"Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues"**. Development Research Group-W.B. Washigton Dc. (1999).
- Mina Mashayekhi, "**GATS 2000 Negotiations: Options for Developing Countries**".
- "**Trade Related Agenda, Development and Equity**" working paper No 9 – UNCTAD-Geneva, 2000.
- "GATS 2000 : Request from the EC and its Member States to Egypt", Adhoc 133 Committee Services – EC-UN Geneva, 2002.

- Hickman, Bernard **"Towards More Balanced and Comprehensive Services Agreement"**, World Bank – Wshigton Dc., 1999.

- Economic Commission for GWEPC. GATS. 2000: Request from EC and its Member States to Egypt.

- Council of Trade in Services, **"Generalities and Road Transport S/C/W/60"**, Part I.

- Council of Trade in Services, **"Rail Transport Services S/C/W/61"**, Part II.

  WTO – Geneva, 1998.

- UNCTAD, "Business Guide to the General Agreement in Services," Revised Edition. WTO – Geneva, 2002.

رقم الإيداع بدار الكتب المصرية
٢٠٠٤/١٥٠٧٣

ف : 20 تاريخ استلام : 23/8/2007

